

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES  
ESPECIALIZAÇÃO EM TEORIA E METODOLOGIA DA HISTÓRIA**

**RIVALDO AMADOR DE SOUSA**

**VERTIGENS DO PROGRESSO: O TREM E OUTROS  
SIGNOS DO MODERNO EM SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE  
(1918-1964)**

**RIVALDO AMADOR DE SOUSA**

**VERTIGENS DO PROGRESSO: O TREM E OUTROS  
SIGNOS DO MODERNO EM SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE  
(1918-1964)**

Monografia apresentada ao Departamento de História do Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande como requisito parcial para a obtenção do título de especialista em história.

Orientador: Prof. Dr. Gervácio  
Batista Aranha

---

**Cajazeiras - PB, Maio de 2005**

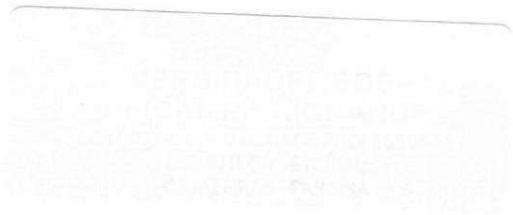


S825v Sousa, Rivaldo Amador de.  
Vertigens do progresso: o trem e outros signos do moderno em São João do Rio do Peixe / Rivaldo Amador de Sousa. - Cajazeiras, 2005.  
132p. : il.

Não disponível em CD.  
Monografia(Especialização em Teoria e Metodologia da História)Universidade Federal de Campina Grande,Centro de Formação de Professores,2005.  
Contém Bibliografia.

1. Trem - São João do Rio do Peixe. 2. Trem - Paraíba.  
I. Aranha, Gervácio Batista. II. Universidade Federal de Campina Grande. III. Centro de Formação de Professores. IV. Título

CDU 656.22(813.3)



Para Maria, minha mãe, que ouvindo o apito do trem  
do outro lado do rio, entre um alvorecer e outro, me  
fez acreditar que sonhar é preciso.

DEDICO



Ói, olhe o trem.  
Vem surgindo de traz das montanhas azuis, ói o trem.  
Ói, olhe o trem, vem trazendo de longe as cinzas do velho eon.  
Ói, já é, vem. Fumegando, apitando, chamando os que sabem do trem.  
Ói, olhe o trem. não precisa passagem, nem mesmo bagagem no trem.  
Quem vai chorar, quem vai sorrir,  
Quem vai ficar, quem vai partir.  
Pois o trem está chegando, tá chegando na estação.  
É o trem das 7 horas.  
É o último do sertão.  
Do sertão.  
Ói, olhe o céu,  
Já não é o mesmo céu que você conheceu, não é mais.  
Vê, ói que céu.  
É um céu carregado, rajado, suspenso no ar.  
Vê, é o sinal.  
É o sinal das trombetas, dos anjos e dos guardiões.  
Ói, lá vem Deus deslizando no céu entre plumas de mil megatões.  
Ói, olhe o mal vem de braços e abraços com o bem num romance astral.  
Amém, amém, amém.

Raul Seixas, Trem das 7.

(...) Há um quadro de Klee que se chama *Angelus Novus*. Representa um anjo que parece querer afastar-se de algo que ele encara fixamente. Seus olhos estão escancarados, sua boca dilatada, suas asas abertas. O anjo da história deve ter esse aspecto. Seu rosto está dirigido para o passado. Onde nós vemos uma cadeia de acontecimentos, ele vê uma catástrofe única, que acumula incansavelmente ruína sobre ruína e as dispersa a nossos pés. Ele gostaria de deter-se para acordar os mortos e juntar os fragmentos. Mas uma tempestade sopra do paraíso e prende-se em suas asas com tanta força que ele não pode mais fechá-las. Essa tempestade o impele irresistivelmente para o futuro, ao qual ele vira as costas, enquanto o amontoado de ruínas cresce até o céu. Essa tempestade é o que chamamos progresso.

Walter Benjamin, Sobre o conceito da história.

## SUMÁRIO

ÍNDICE DE FOTOGRAFIAS.....	07
INTRODUÇÃO.....	08
CAPÍTULO I: SÃO JOÃO: DOS ICÓS-PEQUENOS A MARIA-FUMAÇA.....	15
1.1 São João: um breve histórico.....	15
CAPÍTULO II: O ADVENTO DA FERROVIA NO SERTÃO.....	21
2.1 Tramas político-econômicas.....	21
CAPÍTULO III: MODERNIDADE EM SÃO JOÃO: O TREM COMO PONTO DE VIRAGEM.....	34
3.1 A linha férrea: uma veia respiratória para São João.....	34
3.2 Novas imagens: o impulso do progresso.....	51
CAPÍTULO IV: NOVAS PRÁTICAS CULTURAIS.....	79
4.1 Tempos modernos mundos novos: até que ponto o trem e outros signos do moderno inferiram na constituição de uma sociedade civilizada em São João.....	79
4.2 Encantos e desencantos da modernidade: São João nas narrativas de realidades e utopias.....	101
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	124
BIBLIOGRAFIA.....	126

## ÍNDICE DE FOTOGRAFIAS

Foto 1 – Matriz de Nossa Senhora do Rosário e o seu antigo cruzeiro.....	67
Foto 2 – Multidão sobre o pátio da Matriz do Rosário na espera da chega de Frei Damião de Bozano na sua primeira visita à cidade de São João, em 1936.....	68
Foto 3 – Multidão posa para fotografia durante o evento fúnebre do sacristão José Henrique Sobral, 1931.....	71
Foto 4 – Pça. Joaquim Cirilo de Sá, ambientando pedestres em movimento.....	72
Foto 5 – Antiga Praça Pe. Joaquim, Cirilo de Sá, ladeada de figueiras.....	73
Foto 6 – Praça da Matriz, apresentando em reconstrução com mudas de plantas e acabamento da coluna da hora (1952 a 1955).....	75
Foto 7 – Pça. da Matriz vista de outro ângulo, desta vez, dando uma visão superior das ruas posteriores. Data atribuída ao ano 1957.....	77
Foto 8 – Av. 4 de outubro. Dia inaugural da iluminação pública da cidade. Fotografia datada de agosto de 1934.....	97
Foto 9 – Inauguração de chafariz feito pelo governo do Estado. Fotografia entre os anos 1956-1960.....	99
Foto 10 – Personagens posando em frente às antigas caixas de óleo.....	109
Foto 11 – Pessoas se enquadram na frente da locomotiva parada na estação. Clique feito nos anos 1950.....	110
Foto 12 – Evento religioso ocorrido nos anos 1950. ....	112

## AGRADECIMENTOS

Depois de uma longa caminhada, entre uma parada e outra, mais um encontro com o incógnito, outros horizontes, novos amigos. As estações dessa viagem não eram apenas uma parada, era mais um embarque rumo ao desconhecido. Nas janelas dos livros, paisagens diversas que fui fotografando as múltiplas imagens e revelando-as numa arte de interpretar. A cada leitura, uma visão mais ampla num constante convite a seguir a viagem confluindo entre encantos e desencantos. Parti nos braços daquela que me ensinou a primeira palavra, e que, num suspiro que dava, borbulhava esperanças nos meus ouvidos para que eu não perdesse a fé. Hoje ainda tenho o privilégio de estar me alimentando dos seus carinhos e de suas orações.

A minha locomotiva, força de vontade, propulsou com um combustível que não lhe foi falho. Na pequena velocidade alcançou em nuances lugares diversos, num constante vasculhar de páginas, pois era nas estâncias que se abastecia desde as idéias bordadas de tinta em livros diversos às sabedorias concebidas e filtradas das experiências de vida. Em centelhas, me fez chegar a um determinado lugar do conhecimento e me fez cultivar a sede do aprender. Aprendi com tudo a não esquecer um verbo, *continuar*.

Quero agradecer aqui de maneira especial ao meu orientador, Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha. Ele acreditou, em primeiro lugar, na minha força de vontade, como pressuposto para a conquista e realização de toda a pesquisa. Foi-me de tamanha importância a sua orientação desde as sugestões iniciais às leituras finais feitas com dedicação em suas intervenções numa generosidade dos comentários de sua parte. Foi ele meu guia, desde a pesquisa à produção textual.

Manifesto a minha gratidão aos meus irmãos, partes de minha vida, como semeadores de esperanças. Aqueles próximos não mediram esforços quando precisei, aqueles distantes também calaram as dores para sorrir comigo. Todos estiveram presentes nessa caminhada com um abraço ou com uma palavra fizeram-me acreditar e persistir nos rumos de meu objetivo. Sem eles, não teria eu atingido tais fins.

Um agradecimento todo especial àqueles, contemporâneos da “maria-fumaça”, a quem os chamo de colaboradores. Devo a eles parte de minha pesquisa, pois as suas vivências foram páginas abertas que vieram contribuir com uma manifestação de um passado que reside apenas em suas memórias.

Agradeço aos meus professores do curso de especialização, que com o senso crítico me fizeram abrir horizontes e a caminhar nas trilhas do conhecimento. Suas lições foram-me de grande valia, pois proporcionaram a oportunidade para a construção de um novo olhar.

Aos colegas do curso com quem convivi instantes de alegrias e que guardo comigo. Com particularidade aqueles que foram consistentes, com quem compartilhei discussões e aprendi experiências, quero deixar aqui o meu agradecimento.

Aqueles construtores da ciência que dedicaram sua vida às pesquisas e desenharam possibilidades. Com eles aprendi que há nos homens uma singularidade tão complexa que só será compreendida quando vista de seus mundos. Com eles percebi que o erro é uma construção e que a solidão da ciência não explicará nada. Aprendi a gostar de ser um *eterno aprendiz*.

## INTRODUÇÃO

Durante o primeiro contato que tive com uma das pessoas entrevistadas e que selecionei como colaboradora deste trabalho, me deparei com algo que me foi interessante. Antes mesmo que encontrasse o momento oportuno para apresentar a minha pesquisa, mostrou-se em seu diálogo um certo interesse em lembrar de seus tempos juvenis, ao mesmo instante que expunha alguns de seus trabalhos produzidos em relevo sobre recortes de tecido. Essas memórias se tornaram mais intensas quando introduzi o objetivo de minha visita a sua casa. E nesse ínterim, um dos labores foi-me apresentado dando ênfase a um letreiro inteligivelmente inscrito em ponto cruz num tecido apropriado e que dizia: “Senhor, na velhice não me despreze”. Não bastava a atenção que lhe é negada no meio social, ela parece preannunciar que Deus pode se ausentar do seu caminho. Todavia, Deus era a única âncora que sabia de sua história.

A entrevista concedida em momentos posteriores veio revelar um passado da cidade que ultrapassaram as minhas expectativas. O seu interesse e as suas manifestações e desvelo por um passado, foram elementos consignativos para a seleção dentre os entrevistados para a pesquisa deste trabalho. Assim, como os demais ela também manifesta uma história. A partir de suas experiências, ela passa a imprimir o seu cotidiano, revelando conseqüentemente o cotidiano da cidade. Entretanto, distantes de suas experiências está uma sociedade que lhe nega o espaço de sujeito ativo, desconhecendo a sabedoria que nela reside. Essa sabedoria foi resultado de toda uma construção.

As histórias são feitas de práticas sentidas e vividas. “A memória, onde cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir o presente e o futuro”<sup>1</sup>. Todo povo tem história e a memória é uma fonte onde mais se encontram imagens múltiplas do passado. Porque sem métodos e sem formalidades as experiências são singulares e portanto, variadas<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Cf. LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Tradução de Bernardo Leitão... et al. 4 ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1996. p. 477

<sup>2</sup> Cf. VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Tradução de Alda Baltar e Maria Auxiliadora Kneipp. Brasília: Ed. UnB, 1982. p. 118

Em ciência, o dispor do acontecimento passa a exigir um discurso rigoroso. E é bem verdade que ainda seja esperada com um máximo número de datas e nomes que possam garantir uma localização temporal do evento. Todavia, essa “ciência” tem dado passos largos e progredido o bastante para quebrar as correntes que a faziam prisioneira da verdade. Para muitos historiadores a discussão sobre o seu estatuto de ciência termina na conclusão de que ela não é uma ciência. A história que se escreve é antes de tudo vivências, experiências, que uma ciência do homem que sobrevive da razão, dos rigores de um modelo, o qual se contrapõe ao vivido<sup>3</sup>

Pensadores comprometidos com as mudanças dentro do pensar científico, têm gerado uma discussão sobre o conceito de ciência, questionado o absolutismo e a ossificação desta, voltando-se para a quebra de modelos científicos e a revolução dos saberes da reprodução de dados para a construção do fato. Esses questionamentos têm contribuído para a inovação da ciência e o surgimento de um novo olhar<sup>4</sup>.

Concomitante às reflexões do fazer ciência a história também tem progredido. Esta tem se preocupado com os ‘modos de sentir e pensar’ dos homens, e abandonada progressivamente à pretensão de uma história científica. Diante desse questionamento, a história tradicional ainda resistiu durante um longo período, mas não durou para que mostrasse a face de sua fragilidade e se esfacelasse perante as inovações que se faziam entre umas e outras pesquisas<sup>5</sup>. O surgimento da “Nova História”, rompendo com vertentes positivista, estruturalista e marxista veio introduzir um outro olhar sobre o acontecimento, um olhar que se traduz em novos objetos e novas abordagens. Dessa forma foi possível constituir um território próprio<sup>6</sup>.

O rompimento dentro da história com a forma tradicional de escrever nasce com a escola dos Annales e desemboca num processo que eleva a história a um estado de vanguarda entre as ciências humanas. A “emergência desses novos paradigmas” procura discutir a escrita da história, buscando novos objetos, percorrendo outras fontes antes ignoradas. Esse novo

---

<sup>3</sup> Cf. Idem. pp. 80-81

<sup>4</sup> Cf. LIMA, Elizabeth Christina de Andrade. Os labirintos de um novo olhar. In: OLIVEIRA, Francisca Bezerra de; FORTUNATO, Maria Lucinete (orgs.). *Ensaio: construção do conhecimento, subjetividade, interdisciplinaridade*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2001. pp. 51-65. Neste ensaio a autora estuda a partir de uma perspectiva sociológica, a construção e reconstrução do saber científico, chamando a atenção para importância de um novo olhar.

<sup>5</sup> Cf. VAINFAS, Ronaldo. História das mentalidades e história cultural. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. pp. 128-130.

<sup>6</sup> Cf. BOUTIER, Jean; JULIA, Dominique. Introdução: em que pensam os historiadores? In: \_\_\_\_\_ *Passados recompostos: campos e canteiros da história*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/FGV, 1998. p. 22

pensar não manifesta a construção de uma história dos vencedores ou dos vencidos, mas uma história de todos. Esse novo olhar ocorrido, na Europa e nos Estados Unidos a partir dos anos 1960, é recepcionado no Brasil duas décadas depois<sup>7</sup>.

Um desses novos estudos dentro da história, o estudo das mentalidades, vem encontrar amparo no crescente número de pesquisas que tratam de novos objetos, a variedade de temáticas dentro dessa disciplina. São exemplos do estudo das mentalidades: a história do cotidiano, a história das religiões, a história da sexualidade entre outros trabalhos que vem se proliferando<sup>8</sup>. O progresso maior da “Nova História” tem sido o crescente interesse pelos dois “lados da moeda”, vencedores e vencidos. Esse pensamento tem prevalecido sobre o discurso dos heróis da história. Se os homens falam de um lugar socialmente construído podemos afirmar que homem algum é uma ilha, todo povo tem história<sup>9</sup>. No pensamento benjaminiano ecoa algumas considerações do fazer historiográfico (sobre o conceito da história). Reportando-se a essas reflexões, deixa aparecer em relevo, em sua tese seis, um fragmento que comporta um olhar crítico de que a história ainda retém uma escrita dos vencedores. “Pois o Messias não vem apenas como salvador; ele vem também como o vencedor do Anticristo”<sup>10</sup>. É uma proposta de fazer viver aquelas imagens ocultas, as vozes silenciadas. Proclama o fim de um fazer história reservada aos heróis. E os outros sujeitos onde se encontram? Eles não fazem história?

A nova história vem superar as modalidades historiográficas, existentes até então, e oferecer modos inovadores de “ver, entender e apreender a história”. As “influências do tempo” permitiram a busca por uma inovação ampla de conceitos; obrigou-se entrar em terrenos vizinhos, visitando outras áreas a procura de apoio para a elaboração de abordagens de seus objetos. A proposta da nova história é o estudo de uma maior parte dos sujeitos e suas práticas diversas<sup>11</sup>. Com essa inovação, a história passa a falar a partir de outros lugares, com

<sup>7</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. A história renovada: a emergência de novos paradigmas. In: *saeculum-revista de história*. nº 4/5, pp. 41-73. João Pessoa, dez. 2000. p. 42

<sup>8</sup> Cf. VAINFAS, Ronaldo. Op. Cit. p. 142. ver também MAROTTA, Cláudia Otoni de Almeida. *O que é história das mentalidades*. São Paulo: brasiliense, 1991. p. 19

<sup>9</sup> Cf. HOBSBAWM, Eric. *Sobre história: ensaios*. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 186

<sup>10</sup> Cf. BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. 7 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. (Obras escolhidas; v.1)p. 224

<sup>11</sup> Cf. MAROTA, Cláudia Otoni de Almeida. Op. Cit. pp. 10-15



olhares múltiplos investidos de um pensar crítico. Esse se debruçar inusitado sobre o passado vem encontrar no objeto uma espécie de leque que respira<sup>12</sup>.

Com os olhos voltados para esse novo fazer historiográfico, procuro apresentar o trabalho como uma trama que, nos termos de Veyne, pode ser encarado como um “romance verdadeiro”. Esse novo fazer de “cruzamentos de itinerários possíveis” suplanta a concepção de uma história oficial e nos garante a liberdade de entender o acontecimento em sua peculiaridade<sup>13</sup>. Não se trata aqui de verdades, mas usar da liberdade, de tecer uma trama marcada por inúmeras visões do objeto. A constante luta entre o parecer e o ser vai aos poucos se aproximando do real. Pensar o acontecimento usando um pouco de imaginação assegura sua possibilidade de respirar como história. Pois, a liberdade jamais comprometerá a compreensão do objeto de história<sup>14</sup>.

É com base nessa perspectiva que procuro mostrar a cidade de São João do Rio do Peixe dentro de um recorte temporal, buscando dar ênfase às transformações de caráter material e as novas práticas culturais promovidas pelo advento dos signos do moderno ali introduzidos, em especial ao trem de ferro, que contribuiu muito mais do que qualquer um outro elemento. Quando apresento o cotidiano da cidade revestido de mudanças pela penetração desses signos, procuro discutir a incorporação de novos conceitos, novos comportamentos que vão sendo criados, constituídos e/ou reinventados dentro desse espaço socialmente estabelecido.

O recorte espaço/temporal a que elegi foi delimitado entre os anos de 1918 a 1964. Por certo o leitor perguntará: por que esse recorte? Chamo a atenção para dois momentos que foram de grande importância para a abertura desse recorte e o seu fechamento respectivamente. O ano inicial condiz com a época definida por uma escritora da terra como o ano em que chegou o primeiro automóvel na vila. Essa data é também mencionada por um memorialista que a toma para descrever a infiltração de um certo progresso no sertão. No ano que segue, o papel da IFOCS vem ser evocado como um papel *civilizador* no alto sertão paraibano, conforme representações de época.

O ano de 1964 é escolhido como ponto final desse recorte temporal por se tratar do momento em que, já sob a égide da ditadura militar, houve a retirada de grande parte dos

---

<sup>12</sup> Cf. ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz. Um leque que respira: a questão do objeto em história. In: BRANCO, Guilherme Castelo; PORTOCARREIRO, Vera (orgs.). *Retratos de Foucault*. Rio de Janeiro: NAU, 2000. pp. 123-125

<sup>13</sup> Cf. VEYNE, Paul. Op. Cit. . pp. 28-30

<sup>14</sup> Cf. Idem. pp. 43-44

ramais ferroviários, sob a alegação de que a sua manutenção tornava oneroso para os recursos do Estado. Entre estes, o ramal de São João-Cajazeiras, a que aquela cidade tinha uma forte ligação, foi suprimido.

O trabalho está dividido em quatro capítulos, sendo os dois primeiros voltados à história da fundação do município e os primeiros sinais da ferrovia no alto sertão paraibano respectivamente. Os terceiro e quarto capítulos, onde me detenho na temática propriamente dita, a discussão ganha uma dimensão maior.

No capítulo inicial, um breve histórico sobre a cidade, apresenta-o de forma descritiva, configurando uma visão tradicional da história, embora se revele para necessário situar o leitor na história de fundação do município. Seguidamente, no capítulo próximo, procuro discutir as tramas político-econômicas que traçam o advento da ferrovia no sertão paraibano.

No terceiro capítulo, diferentemente das partes iniciais, mergulho na temática propriamente dita, compreendendo o trem como elemento principal que vem proporcionar algumas mudanças dentro do setor urbano e em menor escala na zona rural. A discussão é dividida em duas partes, sendo na inicial uma discussão sobre o papel da ferrovia no município como instrumento que o fez crescer durante a sua permanência como meio de transporte predominante na região. Logo depois, novas imagens do moderno, que se apresentam como impulso na materialidade desse espaço. Elementos do moderno encontram ambiente para a sua interação no meio social.

Finalmente, no quarto e último capítulo procuro discutir a questão das práticas culturais promovidas pela introdução dos símbolos do moderno. Esses signos de um novo mundo são perseguidos na parte inicial como formadores de novos valores sociais, ou seja, tento compreender como os atores sociais sofreram uma redefinição dos modos de ser e estar no mundo, de suas atitudes, valores, comportamentos etc. Numa parte posterior, busco trabalhar os encantos e desencantos provocados pelos sinais do moderno que iam adentrando a cidade e, em especificidade, pelo trem de ferro, seja no ver de fora ou mesmo numa visão a partir de seu interior. Sejam esses encantos e desencantos encontrados nas narrativas orais ou mesmo nas imagens fotográficas, estão eles marcados por realidades, sonhos, desejos, aspirações etc.

Pensar a modernidade urbana no interior nos faz imaginar na impossibilidade de sua existência nesse espaço, na época referida, se tomarmos como padrões as metrópoles européias ou mesmo as maiores capitais brasileiras, ensaístas desse espetáculo. Todavia, é

necessário considerar que esses “símbolos do moderno” ganham um “valor universal” quando ocorre uma penetração em todos os rincões do mundo. Articulo-me nas idéias de um historiador que estuda a “experiência urbana nortista” (diríamos hoje nordestina) muito mais voltado na questão em que diz respeito ao impacto provocado pelas novidades<sup>15</sup>.

Para entender essas transformações ocorridas na pequena urbe, utilizei-me basicamente de duas fontes principais. Primeiro, a oralidade, um diálogo com pessoas que viveram o período da chegada e permanência dos ventos modernos, a que já mencionei dentro do tempo delimitado em que se investe o estudo. Segundo, a fotografia, outro documento em que me detenho numa análise comparativa, na tentativa de encontrar e discutir as nuances transcorrida no decorrer de todo período estudado.

As mudanças aqui estudadas se tornaram mais evidentes com a utilização das fontes específicas e que se consolida como novas fontes dentro do fazer historiográfico, tanto a história oral como também a partir da iconografia<sup>16</sup>. Assim foi possível encontrar uma visão de mundo, e que vem revelar fazeres e cotidianos de uma gente a que a história não tem se pronunciado naquela cidade. Os entrevistados escolhidos apresentam-se e falam de lugares sociais que representam uma configuração própria. Cada um deles apresenta um cotidiano diferente, onde se produzem saberes múltiplos. Mas foi a partir de um meio que busquei encontrar uma visão da história da cidade na tentativa de perceber, com base em suas experiências, a construção de uma história<sup>17</sup>.

Se outros documentos se mostram incapazes de falar dos lugares dessa gente, a memória dos sujeitos faz emergir sua história, tratando o acontecimento a partir de seus mundos em que se identificam. Os homens conservam e transmitem sua memória porque precisam de uma identidade<sup>18</sup>. Eles procuram explicar do seu espaço o que construíram no mesmo espaço, pois é desse pináculo que compreendem os homens e as coisas. É dos seus mundos que eles falam e interpretam o passado, mais antes a partir de experiências do que uma memória nacional de que discute Pollak<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. Seduções do moderno na Parahyba do norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas simbólicas (1880-1925). In: *a Paraíba no império e na república: estudos de história social e cultural*. AGRA DO Ó, Alarcon e et al. João Pessoa: idéia, 2003. pp. 79-80

<sup>16</sup> Cf. FICO, Carlos. Algumas anotações sobre historiografia, teoria e método no Brasil nos anos 1990. In: GUAZELLI, César Augusto Barcellos et al (orgs.). *Questões de teoria e metodologia da história*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRS, 2000. p. 35

<sup>17</sup> Cf. SHARPE, Jim. A história vista de baixo. BURKE, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: editora UNESP, 1992. pp. 40-43.

<sup>18</sup> Cf. POLLAK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: *Estudos históricos 3, memória*. Rio de Janeiro, 1989. p. 7

<sup>19</sup> Cf. Idem. p. 9

Além disso, a história oral vem preencher lacunas deixadas pelos documentos escritos. Documentos que falaram de outros lugares ou mesmo omitiram propositadamente o acontecimento<sup>20</sup>. A oralidade não perde suas evidências, porque são tratadas com um olhar crítico. Uma prática feita da mesma forma que o historiador se relaciona com as outras fontes. Esse diálogo com as fontes é também um diálogo permanente, não isolado a cada uma, mas interposto entre ambas.

O reconhecimento da fonte oral tem garantido terreno e se consolidado pelo progresso feito no longo dos últimos 25 anos. “os defeitos que lhe atribuem, as distorções ou os esquecimentos tornam-se uma força e uma matéria histórica”<sup>21</sup>. A história oral tem sido compreendida como uma possibilidade metodológica da história, na abordagem como testemunho oral das classes populares, numa tendência a desmascarar uma antiga visão que vinha tratar o evento de forma deturpada a partir de uma vertente inquestionável. Essa também foi uma grande contribuição das fontes orais para um novo fazer história<sup>22</sup>.

De maneira semelhante, as imagens fotográficas não foram escolhidas em detrimento de outras fontes. Antes selecionei com a preocupação de revelar a cidade em suas transformações ocorridas durante a definida época. A fonte iconográfica também pode, como qualquer outra fonte, omitir uma verdade quando se parece uma imagem contraditória, ou mesmo fazer parecer uma verdade<sup>23</sup>.

A construção que procuro fazer parte dos “vestígios materiais” da “ordem cotidiana”. É na parte final que me detenho sobre esses novos saberes e fazeres do cotidiano, constituindo-se em novas práticas culturais<sup>24</sup>. Que novos costumes e hábitos são esses? Que são essas redefinições de conceitos? É o que passaremos a ver no desenvolvimento deste trabalho.

<sup>20</sup> Cf. CORRÊA, Carlos Humberto P. *História oral: Teoria e técnica*. Florianópolis: UFSC, 1978. p. 14

<sup>21</sup> Cf. JOUTARD, Philippe. História oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Jnaina (org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996. pp. 53-55

<sup>22</sup> Cf. Idem. p. 57

<sup>23</sup> Cf. PAULA, Jeziel de. Imagens contraditórias. In: \_\_\_\_\_. *D34m 1932: imagens construindo a história*. Campinas/Piracicaba: Editora da Unicamp/ Editora Unimep, 1998. (coleção tempo & memória). p. 38

<sup>24</sup> Cf. PRIORE, Mary Del. História do cotidiano e da vida privada. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Dominios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 267

## CAPÍTULO I: SÃO JOÃO: DOS ICÓS-PEQUENOS A MARIA FUMAÇA.

### 1.1 São João do Rio do Peixe: um breve histórico

O Alto Sertão paraibano, segundo a historiografia paraibana, é visitado pelo homem civilizado a partir da segunda metade do século XVII com as linhas de penetração dos bandeirantes. Três linhas de penetração do Oeste Paraibano são apontadas pelos historiadores como sendo as responsáveis pelas conquistas de terras, expulsões dos índios e povoamento dessa região sucessivamente. Assim são distribuídas: a linha de desbravamento oriunda da Casa da Torre da Bahia conduzida por Francisco Garcia D'Avila e descendentes que seguiam a margem do rio São Francisco; uma segunda linha oriunda do Estado do Ceará, da região do Icó através de Domingos Jorge Velhos penetrando no nordeste da Paraíba e seguindo a margem esquerda do Rio do Peixe; o terceiro curso, constituído por Teodósio de Oliveira Ledo, proveniente do litoral, cortando a Borborema e seguindo Patos, Pombal e daí tomando a direção sudoeste para encontrar as duas primeiras linhas no Vale do Piancó onde se torna ponto de convergência<sup>1</sup>. Os sertanistas seguiam os vales buscando o curso dos rios como guias do percurso orientados também pela bússola dentre toda a bagagem que conduziam durante toda a longa caminhada, conhecendo a geografia regional, conquistando terras, destas muitas habitadas pelos silvícolas e que durante o primeiro contato já eram expulsos.

Os primeiros a possuírem terras nas ribeiras do Piranhas, Piancó e Rio do Peixe, foram os descendentes do sertanista Francisco Dias de Ávila<sup>2</sup>. Depois das entradas das bandeiras é requerido um expressivo número de terras “em todas as ribeiras” através de sesmarias.<sup>3</sup> Os Vales, alguns deles habitados pelo gentio, foram invadidos pelos sesmeiros num embate com aquele habitante primitivo que nessas circunstâncias foi obrigado a buscar outros espaços de possível sobrevivência. O interior é tomado inicialmente como área de criação de gado, o primeiro fator econômico dessa região. A instalação de fazendas garantia a fixação do homem

---

<sup>1</sup> Cf. PIRES, Pe. Heliodoro. *Padre Mestre Inácio Rolim: um trecho da colonização do norte brasileiro e o Padre Inácio Rolim*. 2 ed. Teresina: Gráfica Editora Grupo Claudino, 1991. p. 27

<sup>2</sup> Cf. CARTAXO, Otacílio. *Os caminhos geopolíticos da ribeira do Rio do Peixe*. João Pessoa: A UNIÃO, 1964. p. 61

<sup>3</sup> Cf. MARIZ, Celso. *Evolução Econômica da Paraíba*. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1978. p. 9

que, conseqüentemente, exigia a utilização da terra para a produção dos gêneros de primeira necessidade, dando início ao processo de povoamento do sertão.

O povoamento no sertão paraibano está consideravelmente ligado à pecuária. A necessidade de terras para a expansão da plantação de cana-de-açúcar no litoral empurrou a atividade criatória para o interior. O Vale do Rio do Peixe tornou-se um dos alvos daqueles objetivos que definiam-no como terras de grandes vantagens. Na verdade, não é a pecuária a responsável pela povoação do interior, mas a necessidade que o homem sentia em ocupar as aquelas terras.

O Vale do Rio do Peixe era habitado pela nação indígena denominada de Icó-pequeno. Em 1708 o sargento-mor Antonio José da Cunha adquiriu ali, já fixado desde 1690, onde descobriu “um riacho chamado do Peixe”, uma área de três léguas de comprimento e uma de largura para a acomodação do seu gado vacum e cavalariço, somando juntos 1500 cabeças.<sup>4</sup> Entretanto, esse número é criticado por Celso Mariz quando argumenta ser uma quantidade exorbitante para aquele tempo. E assim explica: “Havia muito exagero no intuito de assegurar-se o deferimento de terras que só eram concedidas a quem alegasse posse para povoa-las”<sup>5</sup>. Assim sendo, conclui-se que a quantidade expressa tenha sido utilizada como pré-requisito para a obtenção de terras em tal localidade como era de costume.

Portanto, depois dos desbravadores sertanistas, o primeiro a descobrir o Rio do Peixe, segundo historiadores, foi o sargento-mor Antonio José da Cunha morador da Capitania de Pernambuco que, após um encontro pacífico com os Icó-pequeno ali fixados, instalou naquele vale a sua fazenda. No ano de 1708 (29 de novembro), foi feita, através do governo João da Maia Gama, a concessão da sesmaria nº 80, já requerida pelo sargento-mor numa dimensão de 43 léguas para a criação de suas 1500 cabeças de gado<sup>6</sup>. Todavia, “baianos e paulistas também possuíam naquela região terras e manadas”<sup>7</sup>. Possivelmente os primeiros habitantes da ribeira foram alvos do bandeirante Domingos Jorge Velho, que durante muito tempo explorou os sertões da Paraíba e Rio Grande do Norte “matando índio como quem

---

<sup>4</sup> Citado em TAVARES, João de Lira. *Apontamentos para a história territorial d Paraíba*. Edição Fac-similar. [S.L.: s.n.]1982. Coleção MOSSOROENSE. v.CCXLV p.70. O que é citado posteriormente por Celso Mariz; Otacílio Cartaxo; Rosilda Cartaxo em diferentes obras respectivamente.

<sup>5</sup> Cf. MARIZ, Celso. Op. Cit. p. 10

<sup>6</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. *Estrada das Boiadas: roteiro para São João do Rio do Peixe*. João Pessoa: NOPIGRAL, 1975. p. 101

<sup>7</sup> Cf. Mariz, Celso. Op. Cit. p. 11

mata bicho do mato”<sup>8</sup>, mas que estes resistiram até última instância quando foram obrigados a abandonar a região diante da ação daqueles colonizadores que ali começaram a criar gado.

O primeiro povoado a se constituir no Vale do rio do Peixe foi o atual município de Sousa, recebendo a princípio o nome de Jardim do Rio do Peixe em terras pertencentes a Francisco Dias D’Avila. Por volta do período que se estende de 1730 a 1732, o seu fundador, Bento Freire de Sousa, construiu, sob a invocação de N. S. do Rosário, a primeira igreja. A partir do núcleo desse povoamento nascia a cidade de Sousa<sup>9</sup>.

Ao leste daquela vila, distando 30 quilômetros estabeleceu-se na Fazenda denominada São João, no ano de 1765, às margens do rio do Peixe, o português João Dantas Rothéa procedente da Freguesia de Senhora do Bom Sucesso onde exercia o cargo de juiz Ordinário. Rothéa plantava naquele momento o povoado São João, que ao longo do tempo foi ganhando denominações mais específicas. Entre elas, São João da vila nova do Jardim, São João de Sousa, e mais tarde, com sua independência, vem adquirir o topônimo de São João do Rio do Peixe, que elegia posteriormente, dentro de sua história aquele homem como seu fundador. Das núpcias com Tereza de Jesus Maria nasceram seus três filhos aos quais foram dados os nomes de: José Dantas Rothéa, Tereza de Jesus Dantas e Ana de Jesus da Paz<sup>10</sup>.

Sob a sombra de valores religiosos, de inspiração católica, como aconteceu na maioria das cidades brasileiras, construiu-se próxima à fazenda uma capela, sob a invocação de N. S. do Rosário idealizado pelo seu cunhado Ignácio João da Cunha que se ordenara.<sup>11</sup> Data dos fins do século XVIII a existência de um pequeno aglomerado de casas de taipa, “cobertas de telhas, uma delas com 17 portas e 14 janelas com sótão e senzala de escravo conforme inventário de 1853”<sup>12</sup>. Dentre esse conjunto de casas de pau-a-pique, habitações simples, existia uma servida de capela onde, num altar improvisado, estava a santa e ali eram em reunião feita as orações e todos os rituais católicos. Em 1800, na antiga capela do Rosário foi batizado Inácio de Sousa Rolim, que viria a ser tomado pela história como o fundador da cidade de Cajazeiras.

<sup>8</sup> Cf. ALMEIDA, Horácio. *História da Paraíba*. 2 ed. João Pessoa: Editora Universitária, 1978. p. 264

<sup>9</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. *Estrada das boiadas*. Op. Cit. p. 96

<sup>10</sup> Cf. Idem.

<sup>11</sup> Cf. Idem. Importante observar que o povoado já nasce ao redor de uma capela e muito mais, um padre que tomou a iniciativa de construí-la.

<sup>12</sup> A autora cita erroneamente o século XVII o que pode ser percebido pelo contexto como século XVIII. Quando, na verdade, o seu fundador se estabelece na fazenda no ano de 1765, momento que dá início as primeiras edificações. (Cf. Idem. p. 101)

A necessidade de espaço maior para a promoção de eventos religiosos levou aquele povoado a manifestar-se numa luta para a construção de uma capela com maiores dimensões e uma infra-estrutura apropriada dentro da simbologia católica. A iniciativa manifestada tomou corpo dentro da comunidade religiosa. A doação do terreno feita pelo filho de Domingos Rothéa, o Pe. José G. Dantas, foi oficializada no ano de 1855 tornando a área patrimônio religioso<sup>13</sup>. Em 1863 foi concluída a imponente obra arquitetônica destacando-se dentro do povoado. Naquele mesmo ano foi criada a Freguesia de São João quando oficializada pela Lei Provincial nº 96 de 28 de novembro de 1863<sup>14</sup>. A sua arquitetura, em estilo barroco, denuncia o trabalho de profissionais especializados que se encontrava possivelmente apenas na capital. No lugar da antiga casa de orações ergueu-se a igreja da Virgem do Rosário, sofrendo transformações ao passar dos anos. A edificação da Igreja deu um certo impulso ao desenvolvimento e criação da vila com sua jurisdição. Através da lei nº 96 de 28 de novembro de 1863, logo após a conclusão da construção da Igreja, o presidente da Província da Paraíba do Norte sancionou a Lei erigindo a Capela de N. S. do Rosário da Povoação de S. João do município da cidade de Sousa em Matriz<sup>15</sup>. Dando-lhe o direito de exercer, a partir desse momento, plena jurisdição paroquial. Sendo assim, estava dado o primeiro passo para o processo Político-social de independência e criação do município de São João do Rio do Peixe.

A conquista de sua autonomia se dar quase duas décadas depois. Através da Lei 727 datada de 08 de outubro de 1881, é elevada a categoria de Vila a povoação de São João do Rio do Peixe. Em seus primórdios aquelas terras pertenceram à jurisdição de Pombal. Com a criação do município foi desmembrado do município de Sousa, obedecendo à delimitação imposta. Ao instituir-se o foro civil, foi criado também “dois tabelionatos, dois partidores, um distribuidor e um contador”<sup>16</sup>. Segue-se a formação administrativa, no sentido de inseri-lo na receita do Estado. Em 08 de fevereiro de 1883 é nomeado presidente da Intendência o

---

<sup>13</sup> O terreno doado pelo Pe. José Gonçalves Dantas tinha em suas dimensões 200 braças de norte a sul e 110 braças leste a oeste o que equivale às medidas atuais a 440m em sentido norte-sul e a 242m em sentido leste-oeste, o valor de uma braça corresponde a 2,2m segundo o dicionário Aurélio. Os cálculos denunciam um exagero de espaço. Seria essa área projetada para soerguer a cidade? O povoado estaria resumido em sua maior parte aos casebres de pau-a-pique já citado pela autora de Estrada das Boiadas

<sup>14</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. *Estrada das boiadas: roteiro para São João do Rio do Peixe*. Op. Cit. p. 102

<sup>15</sup> Cf. Idem. p.107

<sup>16</sup> Cf. Idem. p. 118. Transcrição da Lei nº 727 de 08 de outubro de 1881, sancionada pelo Presidente da Província da Paraíba, o Bacharel Justino Ferreira Carneiro.



português Domingos João Dantas Rothéa<sup>17</sup>, o primeiro a dirigir os destinos daquela povoação. Em seguida, com a criação da Câmara Municipal de São João pela Lei 762 de 07 de dezembro de 1883, tomam posse os primeiros vereadores já escolhidos nas eleições realizadas a mando do Governo da Província em 10 de setembro de 1882. Essa Casa Legislativa foi instalada num prédio situado ao lado da Igreja Matriz e que foi edificado no ano de 1860, assim inscrita no seu frontal. A esta retomaremos mais adiante.

Cinquenta e um anos depois de sua emancipação política, o seu nome de batismo é substituído pela designação de Antenor Navarro, em homenagem ao então interventor da Paraíba de mesmo nome morto em um acidente de avião na Bahia. Especificamente em 30 de março de 1938 é elevada à categoria de cidade. Através do decreto-lei estadual nº 39, de 10 de abril de 1940, foi criada a comarca com o próprio termo de sua jurisdição.

A mudança de nome da cidade causou um certo impacto no meio social. O professor Anésio Leão, imbuído de um repúdio consciente, escreveu um soneto denominando-o de “Só Mudou de Nome”, publicado posteriormente em o Estado Novo, jornal cajazeirense<sup>18</sup>. Quanto a essa poesia retomaremos em outro capítulo adiante para discutirmos melhor. Durante sessenta e sete anos a cidade foi assim chamada, causando no meio daqueles que viveram o acontecimento e dos conhecedores da história do município um certo desapareço. Em 1989 a cidade resgatou o seu antigo topônimo, voltando a chamar-se São João do Rio do Peixe, por força do Ato das Disposições Transitórias da Constituição do Estado da Paraíba, promulgada em 06 de outubro do ano acima citado. E assim define em seu Art. 22: “Passa a denominar-se São João do Rio do Peixe, a partir da promulgação desta Constituição, o atual Município de Antenor Navarro, revogado o decreto nº 284, de 03 de junho de 1932”<sup>19</sup>.

Esse histórico torna-se uma discussão necessária à luz do meu trabalho. Achei por demais importante utilizar alguns fragmentos com o fim de situar a história da fundação do município, considerando-os como holofotes, constituídos como valores elementares para uma maior compreensão do estudo. Por conseguinte, vale salientar que não quero dessa forma me

<sup>17</sup> A família Dantas dirige as rédeas do poder público de São João desde sua Fundação se estendendo até o início do século XX. As denominadas “*rusgas dos Dantas*” vêm aos poucos desarticular essa família da liderança política daquela cidade. Aos poucos ia penetrando outros interesses políticos. Por volta de 1930 é nomeado o gaúcho Cel. Jacob Guilherme Frantz que vem tornar-se um dos principais líderes políticos do século XX da sociedade São Joãonense. (Cf. GUERRA, Severino Fernandes. *Navarrenses ilustres. Fortaleza: IOCE, 1986. p. 22*).

<sup>18</sup> Cf. Idem. pp. 135-136.

<sup>19</sup> Citado em TARGINO, Itapuan Bôto. *Patrimônio Histórico da Paraíba 2000-2002*. João Pessoa: Idéia, 2003. p. 65

distanciar do objeto, mas trazer alguns elementos favoráveis para a sua percepção. Nas partes que se seguem me debrucei com uma maior centralidade no objeto, obedecendo a uma verticalidade da pesquisa. O desfecho desse capítulo passa a ser uma respiração para assim retomar o estudo a temática propriamente dita no capítulo seguinte.

## CAPÍTULO II. O ADVENTO DA FERROVIA NO SERTÃO.

### 2.1. Tramas político-econômicas

O trem surge como parte da Revolução Industrial como uma das grandes invenções humanas que irá revolucionar o transporte terrestre. Criado durante a utilização, com maior intensidade, do ferro e a descoberta do carvão, o qual garantiu a movimentação da máquina a vapor, invenção precursora da locomotiva, esse moderno meio de transporte não demorou a se expandir por todos os continentes, levando no seu bojo um império de transformações.

Na Inglaterra, a primeira locomotiva surge dentro desse ambiente de efervescência científica e tecnológica. Em 1829 foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário. A primeira locomotiva já superava a velocidade atingida pelas antigas carruagens. Sem dúvida, isso foi uma grande transformação.

No Brasil, a implantação de ferrovias aconteceu alguns anos após a sua Independência. O governo imperial tomou as primeiras medidas ao sancionar a “Lei Feijó” em 1835 abrindo incentivos aos que tivessem interessados em construir ferrovias no Brasil o que não aconteceu durante o primeiro quinquênio do século XIX. E por que esse descaso? Entre algumas das razões apontadas por estudiosos que explicam esse desinteresse uma é a de que “o Brasil era desconhecido e sem recursos”<sup>20</sup>. A não manifestação por parte dos investidores, principalmente estrangeiros, obrigou o governo brasileiro promulgar a Lei de Número 641, de 26 de junho de 1852, aumentando consideravelmente os privilégios e isenções<sup>21</sup>.

Esses privilégios oferecidos às empresas dizem respeito à garantia de juros de 5% ao ano; esse percentual subiu para 7% quando da instalação de projetos efetivos; isenção de impostos na importação de materiais para a estrada de ferro; privilégio da zona de cinco léguas de cada lado da linha férrea somadas às outras vantagens dispostas pelo Estado.

---

<sup>20</sup> Cf. SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981. 199 p. Coleção estudos históricos. p. 21

<sup>21</sup> Cf. BRITO, José Nascimento. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961. p. 27.

Dar-se início a uma nova era no Brasil. Passado quatro anos, mais precisamente em “30 de abril de 1954 foram inaugurados os 14,5 km da primeira seção da Estrada Mauá”<sup>22</sup>. O segundo trecho ferroviário a ser inaugurado, o primeiro do Nordeste, foi a Recife-São Francisco. Ocorridas essas primeiras inaugurações, aos poucos a ferrovia foi rompendo o relevo nordestino e conquistando outros espaços, entretanto esse processo se dar lentamente estendendo-se até o segundo quartel do século XX. Os interesses permaneciam nas tricas políticas, favorecendo homens públicos além de engordar as contas bancárias de investidores. Afirma Nascimento Brito, que “a construção de estradas de ferro em nosso País foi magnífico negócio para os especuladores.”<sup>23</sup>. Mais adiante, revela que “o seu estabelecimento entre nós foi confuso e moroso, não podendo assim, prestar os serviços que delas se esperavam, nem compensar os sacrifícios exigidos para sua construção”<sup>24</sup>.

Na Paraíba, “Por decreto nº 4833, de 15 de dezembro de 1871, o governo autorizou a incorporação de uma companhia para construir a estrada de ferro, que teve o nome de Conde d’Eu, entre a capital da província e Alagoa Grande, com ramificações para Ingá e Guarabira.”<sup>25</sup>. Durante muitos anos “... a Paraíba ficou, (...), reduzida a essa viação de 144 quilômetros: 118 de Cabedelo a Guarabira e 26 de Entroncamento ao Pilar”<sup>26</sup>. A estrada de ferro se reduzia apenas ao litoral. Posteriormente partiu de Itabaiana a construção de um ramal, sentido interior, chegando a cidade de Campina Grande no ano de 1907<sup>27</sup>. O oeste paraibano adia as expectativas, entretanto estava agora relativamente mais próximo da capital.

Todavia, essas expectativas vão crescendo e encontrando razões que refletem possibilidades e dão respostas favoráveis ao advento dos trilhos. Como veremos adiante vários discursos defendem a implantação dos trilhos ferroviários em todo o Estado, ligando o litoral ao sertão. Que fatores podemos eleger como provocadores desses discursos? Até que ponto esses fatores contribuíram para o advento da ferrovia?

A historiografia paraibana apresenta alguns fatores que são apontados e considerados como responsáveis pelo advento da estrada de ferro no Alto Sertão da Paraíba. Elegi alguns

---

<sup>22</sup> Cf. Idem. p. 21

<sup>23</sup> Cf. BRITO, José Nascimento. Op. Cit. p. 95

<sup>24</sup> Cf. Idem. p. 106

<sup>25</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. *A Paraíba e seus problemas*. 3 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1980. p. 345

<sup>26</sup> Cf. Idem. p. 347

<sup>27</sup> Cf. LEAL, José. *Itinerário da história da colonização da Paraíba aos nossos dias*. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1989. p. 221

desses para uma breve discussão no sentido de colocá-los como idéias hipotéticas isoladamente e depois em conjunto. Idéias essas que apontam razões com vista a uma conclusão. E o primeiro a se destacar situa-se a partir do ponto de vista econômico. Esta é a idéia de que o transporte ferroviário seria o canal de escoamento, principalmente, da produção algodoeira, atividade produtiva em destaque naquela região.

Vejo aqui a necessidade de tecer algumas considerações sobre o algodão para tentar compreender melhor o seu papel no desenvolvimento do núcleo urbano. Entretanto, nessa discussão, trato do algodão como fator econômico referindo-me à época anterior a chegada da ferrovia no alto sertão paraibano.

O gado, portanto, como já citado acima, foi em primeiro momento, o responsável pela situação e criação dos primeiros aglomerados. Contudo, foi o algodão o responsável pela constituição e consolidação dos núcleos urbanos, gerando uma relativa atividade comercial. Mesmo antes da colonização, os índios já cultivavam a malvácea como matéria-prima de consumo próprio no artesanato.

Descrevendo o surgimento do algodão na Paraíba, Celso Mariz, faz uma referência a um lugar denominado “Riacho do Algodão” no Rio do Peixe em 1760, apontado como indícios de plantações. Isso nos permitiu imaginar a presença do algodão, como evidência, na formação daqueles núcleos. “Foi, porém, no século XIX que o algodão tomou o caráter de ‘ouro branco’, passando a peso maior na balança econômica e nas rendas orçamentárias da capitania e da província”.<sup>28</sup> Anterior a essa época o algodão não tinha o valor de mercadoria propriamente dita. A forte presença desta matéria-prima no mercado do Brejo paraibano não se expandira ainda para o alto sertão.

O desenvolvimento do cultivo do algodão na região interiorana, na segunda metade do século XIX, se deve a alguns fatores. Entre estes se apresentam: “condições naturais propícias; o fato de a cultura algodoeira compartilhar com as culturas de subsistência a mesma terra e seu restolho servir de alimento para o gado; não exigir nem muito capital nem muita terra para se iniciar uma plantação; não exigir muitos cuidados e ser de fácil cultivo”<sup>29</sup>. Essas condições deram possibilidades para o sustentáculo de uma atividade econômica na região.

---

<sup>28</sup> Cf. MARIZ, Celso. Op. Cit. pp. 15-16

<sup>29</sup> Cf. GALVÃO, Rubismar Marques. Algodão, ferrovia e urbanização no oeste paraibano. In: *Ciência Histórica* Revista do departamento de história do centro de ciências, Letras e Arte da UFPB. João Pessoa: Ano 1, jan/mar. 1986. pp. 42-43

O algodão destina-se ao comércio externo no momento em que a Inglaterra sofrera pressões sobre a indústria de fibras lançando-se à América a procura do “ouro branco”. O algodão simbolizava uma grande riqueza para a capitania, chegando a contribuir com quase 50% das arrecadações da receita<sup>30</sup>.

Essa atividade representou um acentuado crescimento das vilas e cidades tornando-se dessa forma o principal fator responsável pelo soerguimento do comércio no Oeste paraibano. Em Campina Grande “o desenvolvimento das atividades mercantis, em especial a partir do início do Séc. XX, terá um papel importante nas ‘definições urbanísticas modernizadoras orientadas pela elite algodoeira’”<sup>31</sup>. Aquela cidade torna-se um mercado absorvedor do surto algodoeiro no sertão paraibano, e por algum tempo empório do algodão, concorrendo com o comércio Mossoroense que também se abastecia da matéria-prima ao mesmo tempo em que oferecia um mercado de gêneros variados.

Com a inauguração do ramal ferroviário ligando Itabaiana à cidade de Campina Grande em 1907, o comércio entre esta última e o Sertão vem consolidar-se em detrimento da praça de Mossoró, tornando-se ponto intermediário entre o interior e a praça do Recife. Aquele centro comercial paraibano passa a exercer o papel de pólo regional de desenvolvimento, passando a exercer uma forte influência econômica sobre grande parte da região sertaneja e cidades de outros Estados. Isso se dá pelo fato de Campina Grande servir como ponta de trilhos para todo o sertão, além disso, de está ligada com a capital pernambucana, onde o comerciante encontrava melhores preços do mercado<sup>32</sup>.

Ao discutir os problemas do sertão e o seu possível desenvolvimento, Almeida procura explicar o alavancamento do oeste paraibano apontando o algodão como principal responsável por algumas transformações econômicas. Ao referir-se a São João, após um quinquênio de estagnação, uma vila empedernida no tempo e no espaço quase que isolada dos meios de comunicação, insensível a qualquer mudança, revela o crescimento urbanístico que a cidade apresentou em pouco tempo. Se levarmos em consideração o volume físico a que se apresentava o antigo centro da cidade, essa nova dimensão urbana desenvolvida com o surgimento de novos prédios, torna-se digna de um questionamento, de uma discussão. Cabe

---

<sup>30</sup> Cf. MARIZ, Celso. Op. Cit. p. 15

<sup>31</sup> Cf. GONÇALVES, Regina Célia et al. *A Questão Urbana na Paraíba*. João Pessoa: UFPB, 1999. p. 35

<sup>32</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)*. Mestrado em sociologia rural. Campina Grande-PB: UFPB, 1991. pp. 90-92

aqui uma indagação. Que fator é responsável por esse novo quadro urbanístico que se desenha no início do século XX na cidade de São João do Rio do Peixe? Seria esse novo quadro urbanístico impulsionado pelo algodão? Evidentemente que sim. O comércio girava, portanto, em torno do principal fator econômico, o que na referida época vinha em nascente destaque. O algodão tornou-se, de uma certa forma, o responsável pela vida econômica da cidade e região. O Vale do rio do Peixe era conhecido como um dos grandes produtores do harbóreo, denominado o “ouro branco”. Pois, o algodão, dado a certas injunções de mercado, tende a expandir-se rapidamente e desenvolver o comércio local. Com a chegada da ferrovia às relações comerciais se ampliam. A presença desse meio de transporte na região, favorece ao escoamento da matéria-prima e o abastecimento do comércio local. A produção algodoeira tende a crescer e, como fonte de renda, o algodão vem dar um novo ar e um novo rumo à cidade.

A produção crescia, entretanto, o transporte precário tornava a cultura onerosa para o mercado. Para cada carga de algodão conduzido em costas de animais, único meio de transporte até o surgimento do trem e ou do caminhão, da zona produtora até o mercado consumidor, gastava-se outra. Para melhor compreensão mostraremos alguns números que figuram esse resultado. São valores do custo de cargas transportadas de diversas localidades do interior para Campina Grande, ponto terminal dos trilhos ferroviários. De Soledade gastava-se 6 \$000; de Pombal gastava-se 22\$000; de Sousa cidade próxima a São João, consumia-se 24\$000; de Cajazeiras, cidade também próxima da já referida cidade, gastava-se 26\$000<sup>33</sup>.

Esses dados, a que foram selecionados dentre outras localidades, foram retirados de uma tabela organizada pelo delegado do serviço do algodão da Paraíba. Eles revelam o quanto se torna onerosa à condução em costas de animais. É evidente aqui o aumento do preço do transporte à medida que a distância torna-se maior. Os custos com o transporte diminuem os lucros obtidos pelo produtor. Entretanto, quem tirava mais vantagens, no caso do algodão, não eram os produtores, mas aqueles que comercializavam o algodão, para não dizer os atravessadores, os comerciantes, os beneficiadores locais, os exportadores<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit. pp. 626-627.

<sup>34</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)*. Op. Cit.. p. 94

Alguns defendiam que o problema seria, então resolvido com a introdução da ferrovia cortando as principais áreas algodoeiras. Logo, "... a produção de uma certa zona deve ser o fator decisivo para a escolha da diretriz da ferrovia"<sup>35</sup>. Com a implantação da estrada férrea as relações comerciais se ampliam. A presença desse meio de transporte na região, favorece ao escoamento da matéria-prima e o abastecimento do comércio local. A produção algodoeira tende a crescer e, como fonte de renda, o algodão vem dar um novo ar e um novo rumo à cidade que dormia em seu repouso secular, dado suas circunstâncias geográficas e outras razões que a prendia a um estado de imobilidade.

Como resolução do problema, o trem ia promover grandes vantagens: diminuir a distância entre as zonas de produção e o mercado que absorvia a matéria-prima; transportar um maior volume de mercadorias entre os dois espaços; além de favorecer a contenção de despesas do transporte, que conseqüentemente possibilitaria um contínuo aumento da produção. Para um certo escritor paraibano, "a facilidade de comunicação estimula, em toda parte, as forças produtivas. A história do transporte confunde-se com a do comércio"<sup>36</sup>. Essas visões serão encontradas também nos discursos políticos que apresentaremos logo adiante.

Um segundo ponto é a questão da arrecadação de tributos. Quase toda a produção de algodão, depois de trabalhada nas bolandeiras, era conduzida em lombos de burros até Campina Grande ou Mossoró. "Além de custoso, esse meio de transporte é insuficiente e falho. As tropas tardas não poderiam conduzir, em longas travessias, as grandes colheitas do sertão. Daí, o desvio para mercados mais próximos, as mais das vezes, em piores condições de venda"<sup>37</sup>.

Neste caso, quando a mercadoria deixava de passar nas alfândegas responsáveis pelo recolhimento de impostos, prejudicava o próprio Estado que estava perdendo seu potencial econômico de desenvolvimento. O governo via essa situação como um problema que merecia uma solução urgente. Quanto aos comerciantes e produtores, estes alegavam uma menor distância e um mercado mais abundante nas praças vizinhas.<sup>38</sup> O Estado perdia com essa

---

<sup>35</sup> Cf. SAES, Flávio Azevedo Marques. Op. Cit. p. 61

<sup>36</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo. Op. Cit. p. 343

<sup>37</sup> Cf. Idem. p. 627

<sup>38</sup> Mossoró tornou-se um mercado que absorvia parte da produção algodoeira do alto sertão paraibano quando este mesmo mercado oferecia variedades dentro do seu comércio atraindo grande parte de comerciantes dessa região. (ver. ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro [1907-1957]* Op. Cit.)



desvantagem, mas não seus comerciantes e quiçá toda a população, uma vez que as praças vizinhas (o Recife por exemplo) eram mais competitivas.

As medidas tomadas pelo governo na tentativa de “provincializar” o comércio” (com o início do regime republicano passa-se a perseguir a “estadualização”) não foram frutíferas. O objetivo era utilizar a ferrovia como elo de ligação entre o interior e a capital, onde se situava a região portuária. A construção do ramal Itabaiana-Campina Grande, no início do século XX, torna mais difícil essa possibilidade naquele momento<sup>39</sup>.

Outro fator é que o trem representava um fator de desenvolvimento para a região castigada pelo flagelo da seca, ligando essa região a outros espaços economicamente ativos, tornando-se assim uma veia por onde se davam as relações comerciais. Redefinindo e justificando a razão da importância desse transporte, Almeida afirma que, “a Paraíba apresenta, mais do que qualquer outra de nossas regiões, o exemplo do obstáculo da distância. A forma oblonga do território, que já responsabilizei como perturbadora da unidade antropogeográfica, é um fator de dispersão”.<sup>40</sup> É bem verdade que a forma alongada da divisão política territorial da Paraíba tornava-se, sem dúvida, um grande empecilho para o crescimento político e econômico ante as dificuldades de comunicação do Estado naquele momento. A ferrovia teria um papel não só de desenvolvimento, mas também de povoar e aproveitar melhor economicamente o território, garantindo assim um controle sobre a economia. O progresso estaria então nos trilhos que se apresentavam como redutores dos espaços isolados.

O quarto ponto de destaque, utilizado como argumento dentro do discurso que defendia a implantação dos trilhos, era a viável possibilidade dessa via de comunicação amenizar o flagelo da seca. Segundo o autor acima, “nos períodos de escassez a via-férrea proverá todas as zonas flageladas, evitando destarte, que se desloque a população, para os riscos da vida errante e os desfalques das epidemias.”<sup>41</sup> Seria assim, o trem, um instrumento de socorro aos flagelados das secas. Essa bandeira, defendida por alguns, era concebida como um socorro aos necessitados.

Nos dois primeiros capítulos de sua tese (Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e Região: tramas político-econômicas e práticas culturais [1880-1925]) Aranha apresenta uma

---

<sup>39</sup> Cf. Idem. pp. 58-61 e 75

<sup>40</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit. p.343

<sup>41</sup> Cf. Idem. p.358

análise de alguns discursos proferidos por parlamentares dentro da época referida, os quais definem em uníssono a implantação das ferrovias nas Províncias do Norte como uma obra contra as secas. Nesses discursos, as idéias argumentadas sofrem um declínio para um papel amenizador do estado calamitoso que se encontrava o Nordeste. Um verdadeiro fator de expansão e progresso. O autor apresenta uma elaboração crítica dos embates políticos que ora defendem o empreendimento como implemento de desenvolvimento de tal região.

Para a concretização de tais projetos os discursos tomam um tom desiderativo, um “vale-tudo” que tenta convencer da necessidade e importância da implantação dos trilhos assim denominados como redentores. Esse estilo discursivo “...visa angariar o apoio da maioria das deputações das pequenas províncias do Norte”<sup>42</sup>. Esses, em algumas situações, tornam-se embates políticos, com projetos em detrimento de outros.

Sendo assim o espaço da Câmara ganha um caráter ostentoso, uma feição teatral em que os parlamentares tomam a vestimenta e máscara de atores na encenação do dia. A “encenação, e que encenação!” produz um resultado de caráter emotivo nos presentes<sup>43</sup>. Ao fazer referência a essas encenações, o autor utiliza um termo descritivo quando define um certo deputado como um “parlamentar-ator”<sup>44</sup>. E assim, ao tratar da defesa da implantação da estrada de ferro Conde D’eu na Paraíba, através do deputado Anízel Salatiel em fins do século XIX, conclui sua análise e define “que tudo não passa de um jogo discursivo, e cada um joga com as armas que dispõe no momento que entra em cena. Se no momento que entra nesse jogo discursivo, o objetivo do parlamentar é reivindicar certos prolongamentos ferroviários para alguns pontos da província...” e indagando “... que arma usar a não ser lançar mão de dados que lhe permitem traçar um quadro otimista da renda pública ali gerada?” Poderia utilizar-se de várias formas discursivas, entretanto, “... ele prefere engatilhar a arma que está mais ao alcance de sua mão, ...”. O parlamentar procura construir uma imagem de viabilidade da obra.<sup>45</sup>

No caso da Paraíba, as possibilidades de uma receita líquida com a implantação da primeira ferrovia, são defendidas como uma grande vantagem, um resultado positivo real.

---

<sup>42</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, Modernidade e Imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880 – 1925)*. Tese de doutoramento em História. Campinas: UNICAMP, 2001. p. 73

<sup>43</sup> Cf. Idem. p. 86

<sup>44</sup> Cf. Idem. p. 98

<sup>45</sup> Cf. Idem. Ibidem. p. 100

Entretanto, “o exagero é visível. Os números expressam um otimismo que chega a ser hilariante, para não dizer inconseqüente, porquanto fabricado. Nem a mais rentável ferrovia instalada no Brasil, a São Paulo Railway, mais conhecida como Santos-Jundiaí, apresenta números tão promissores. Em que pese obter renda líquida não atinge os 12% esperados pelos futuros concessionários da ferrovia na Paraíba”<sup>46</sup>.

As ferrovias de São Paulo apresentam, diferentemente de outras regiões, fatores que justificam a sua implantação. Isto é o que torna as vias “férreas paulistas distintas das outras do Brasil”. Citado por Saes, Pereira da Silva define as razões que tornaram viável a introdução do transporte ferroviário em regiões paulistas explicando que “para que as estradas de ferro possam viver é preciso que haja populações nas respectivas regiões e que essa população seja ativa, que produza. Sem estes requisitos tem-se construído a maioria das estradas de ferro brasileira, menos em São Paulo, as quais ficam votadas à penúria”<sup>47</sup>. Desse ponto de vista a ferrovia é antes um elemento de desenvolvimento que, como em regiões desenvolvidas a exemplo de São Paulo, uma consequência desse desenvolvimento econômico.

Aqui, o café, em pleno desenvolvimento em território bandeirante, é que explica a justificada demanda de um tão alto empreendimento, como a implantação da estrada de ferro. Portanto, seguindo as considerações acima, apenas o Estado de São Paulo apresentava condições estruturais. Aquele Estado era o único espaço brasileiro, no momento, a oferecer possibilidades de um investimento rentável. Uma obra economicamente viável e confiável de tal investimento. A construção dessa via de comunicação em outras regiões brasileiras resultaria em encargos, tornando onerosos os recursos das Províncias, sangrando, para assim melhor dizer, os recursos públicos.

Percebe-se então aqui que os interesses que promoveram a implantação dos trilhos ferroviários na região paulista não foram os mesmo que no Sertão da Paraíba. Diferentemente daquela área o sertão apresentava um clima desfavorável a produção agrícola, desprovido de uma economia crescente. Não existia, portanto, um fator lucrativo que tornasse viável tal

---

<sup>46</sup> Cf. Idem. *Ibidem*. p. 85

<sup>47</sup> São Paulo era uma das regiões mais desenvolvidas do país e por isto comportava um investimento tão alto. A produção cafeeira, principal fator econômico naquela região durante o século XIX e início do século XX, crescia abundantemente estendendo-se para o interior. À medida que o café ia interiorizando-se a ferrovia ia conquistando novas áreas. Isso acontece de forma oposta no Sertão nordestino, quando a seca expulsava dali o homem sertanejo provocando assim uma evasão no território inóspito. (Cf. SAES, Flávio Azevedo Marques de. *Op. Cit.* p. 24)

obra. Entretanto, o discurso político, num pensamento otimista, encontra vantagens que dão ao investimento um caráter de viabilidade.

Pensado do ponto de vista político, as áreas que apresentavam dificuldades em desenvolver-se isoladamente, não podem ser colocados às margens, carecem de um certo cuidado. Para não deixar essas áreas em estado de lentidão é necessário que se promova certos estímulos e esses aguilhoamentos não partem senão de investimentos, por parte do governo, no setor produtivo. Cabem aqui algumas indagações que tentem problematizar aqueles fatores mencionados acima que instigavam tal investimento. Seria então, esse investimento inadequado para uma área durante aquele momento improdutivo? A fraca densidade demográfica do Sertão possibilitaria o desenvolvimento com a melhoria dos meios de comunicação?

Como já foi discutido acima, o político fazia suas inferências até o último percurso. Por ser visto como fator de desenvolvimento em regiões inóspitas e inativas tornava-se, quando de sua definição sobre o traçado que se faria da obra, um objeto no centro de discussão nos espaços da Câmara e Senado. Muitas vezes esses discursos tornavam-se contendidas que ganhavam linhas divergentes.

Apresento em seguida dois traçados elaborados por discursos que defendiam a implantação dos trilhos ferroviários em toda a extensão do Estado, desde a cidade de Baturité no Estado do Ceará, até a cidade de Campina Grande, na Paraíba. Esses traçados apresentam o ponto de partida da estrada em sentidos opostos.

Nos projetos políticos defendidos por alguns representantes, nem todas as cidades que apresentavam mercado de destaque na região, atrairiam automaticamente a estrada de ferro. Mariz descreve essa rota em conclusão as idéias do paraibano Álvaro Machado quando diz que, “os nossos trilhos prolongar-se-iam autonomamente, além de Campina e através de Taperoá, Patos e Pombal, até Cajazeiras, e até Telha, no Ceará”.<sup>48</sup> São João, portanto, ficaria fora do traçado por não apresentar um conjunto de atividade comercial que provocasse atração à ferrovia, estava numa situação de desvantagem em relação à cidade de Cajazeiras que, em contra posição àquela cidade, manifestava uma superioridade econômica ou que mostrava maiores possibilidades de crescimento.

---

<sup>48</sup> Cf. MARIZ, Celso. Op. Cit. p. 34

Quando a estrada de ferro se fez presente nas discussões da Câmara, a priori como possibilidade de ligar o sertão paraibano às praças de mercado e ao litoral, e posteriormente projetos, as forças políticas de Lavras e Cajazeiras levantaram-se defendendo o traçado daquela obra passando pelos citados espaços urbanos. Sabe-se que esse movimento já se fazia presente nos jornais desde 1915. Este pensamento defendia a extensão da malha ferroviária de Baturité a Lavras no Estado do Ceará e destas às cidades de Cajazeiras e Sousa na Paraíba<sup>49</sup>. Portanto, segundo tais argumentos justificavam que, São João do Rio do Peixe estaria fora desse traçado por não apresentar condições favoráveis para receber uma ferrovia.

Contra a toda essa corrente política lutava o padre Joaquim Cirílo de Sá, manifestando-se nas requerências políticas como um defensor inexorável de “sua gente”. O padre amigo incondicional do então Presidente da República, Epitácio Pessoa, apresentou um plano considerado mais econômico ligando Paiano no Ceará, hoje Arrojado Lisboa, a São João do Rio do Peixe e esta a cidade de Sousa. Esse intento era, sem dúvida, uma carta na manga do chefe político daquela cidade, uma vez que, favorável a este se apresentava o discurso técnico defendido pelo engenheiro Arrojado Lisboa, então Inspetor Geral das Obras Contra as Secas<sup>50</sup>.

Segundo o historiador Deusdedit Leitão, o advento dos trilhos da Rede Viação Cearense para a cidade de São João representava, sem dúvida, um grande prejuízo para as terras do Pe. Rolim. As quais ofereciam “...melhores condições para o ramal da Paraíba pela sua proximidade a Lavras, já beneficiada pela citada ferrovia”<sup>51</sup>. Evidentemente, como já apresentamos acima, esta cidade tinha um maior potencial econômico. O destaque da cidade de Cajazeiras vem muito mais por razões históricas. Pois como se sabe, São João surge bem antes que aquela povoação.

Aos engenheiros responsáveis pela execução da obra foi então recomendado pelo excelentíssimo Presidente da República Epitácio Pessoa que determinou “... de uma forma categórica – ‘Faça-se a estação de São João do Rio do Peixe na cozinha do padre Sá se ele assim solicitar’.”<sup>52</sup>. Isso denuncia a forte amizade que existia entre o então sacerdote e o eminente político paraibano. O prestígio político do sacerdote diante da autoridade nacional

<sup>49</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. *Barra do Juá*. João Pessoa: s.e. 1975. p. 25

<sup>50</sup> Cf. Idem. p. 26

<sup>51</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. *Inventário do Tempo*: memórias. João Pessoa: Empório do Livro, 2000. p. 177

<sup>52</sup> Cf. Idem. p. 177

arrastou os trilhos para São João. Com essa conquista, aquela comunidade passou a desfrutar do privilégio de estar em sintonia com mundo.

Os argumentos utilizados pelo padre Sá revelam-se uma verdadeira “arma engatilhada” dando-lhe um caráter de perito na arte de barganhar. Esse era o trunfo que a corrente oposicionista da vizinha cidade não dispunha. Uma carta na manga que o padre utilizou como uma vantagem sobre seus adversários no jogo político.

Pensando do ponto de vista econômico, Cajazeiras na verdade, apresentava uma situação bem favorável, de condição superior em relação àquela citada vila. Aqui um ponto deve ser lembrado, o de que São João do Rio do Peixe ainda não tinha sido elevada à posição de cidade, o que vem contribuir, para o caráter de submissão econômica à cidade de Cajazeiras. Não podemos esquecer que esse centro já apresentava um relativo desenvolvimento urbano. Possuía, no início do século XX, um vigoroso comércio, destacando-se como um dos principais centros regionais do alto sertão paraibano. Contudo, a posição inferior daquela cidade não atrapalhou.

Levando em consideração o valor da obra, podemos afirmar que aquele fora uma grande e extraordinária conquista do representante político São joanense. Evidentemente que a amizade entre o padre Joaquim Cirilo de Sá e o estadista paraibano fora, sem dúvida, uma forte âncora que proporcionou àquela localidade um grande benefício.

Cabe aqui tecer algumas considerações que se tornam dignas de um questionamento ao tratar desses fatores. Sendo assim, quando ponderamos o econômico como elemento favorável ao advento da ferrovia no Alto Sertão, não podemos tratá-lo, dentro deste estudo, como um elemento isolado, pode assim até ser destacável, entretanto, apenas do ponto de vista econômico. Ao reduzirmos esse espaço geográfico ao município de São João do Rio do Peixe caímos então numa frágil hipótese. Para comprovar esta razão basta imaginarmos um segundo traçado em que esse município ficasse fora, ocupando então outras dimensões produtoras de algodão. Outros municípios, do Baixo Piranhas por exemplo, também produziam algodão e, no entanto, não foram contemplados.

Numa análise conclusiva é pertinente considerar a chegada da ferrovia naquela cidade menos pelo potencial econômico e mais em decorrência de certas tramas do político. Foi por meio do político que o novo meio de transporte chegou àquela cidade. Pensando assim,

podemos afirmar, sem dúvida, que a barganha política do Padre Sá sobressai sobre a realidade econômica que se encontrava, naquele momento, o município.

Finalmente, vejo a importância de esclarecer que a necessidade desses fatores favoreceu a implantação da ferrovia nessa região, antes como pré-requisito nos discursos políticos que tentavam justificar a razão pela qual o Estado deveria investir tão altos recursos. Foi na verdade o conjunto desses elementos, utilizados como argumentos justificadores dentro do discurso político, que favoreceu a implantação do transporte ferroviário.

## CAPÍTULO III: A MODERNIDADE EM SÃO JOÃO: O TREM COMO PONTO DE VIRAGEM

### 3.1 A linha férrea: uma veia respiratória para São João.

“... nesse tempo. Num tinha trem, ..., caminhão, ... era só burro.” (Francisco Paisinho)

“...lá vem a maria-fumaça...”  
(Francisco Alves)

“Adorava andar de trem. Ia pra Fortaleza de trem, ia pra Patos de trem, ia pra Cajazeiras de trem...”  
(Orcina Pires).

“... o trem era a vida da cidade. (...) movimentava muito a cidade.” (Deusdedit Leitão)

Estes fragmentos são revelações de um tempo vivido que passou a residir na memória destes colaboradores. Como parte de suas vidas, o trem é lembrado com entusiasmo desde as expectativas e seus primeiros momentos até o novo ar que veio dar a cidade. Numa linguagem literária, embarco nesse comboio numa viagem feita de imagens, sons, realidades e aspirações. Quero aqui tomar algumas luzes para aclarar as sombras dos bosques da história escondidos no abismo do esquecimento do tempo. Quando falo em bosques refiro-me aos velhos, aqueles que retêm em suas memórias, no tempo presente, aspectos/imagens diversos da vida cotidiana dos tempos de sua juventude. Verdadeiros arquivos que por um lapso sucumbem-se no tempo sem que os olhos do pesquisador visitem e revolva aquelas estantes completas de registros impressos com tintas de mundos intra-subjetivos e intersubjetivos, páginas lapidadas com silêncios, lágrimas e ou sorrisos. Impressos que vão se moldando com os passos da vida. Quadros sobre quadros de auroras e noites e assim sendo constantemente editados com acréscimos de páginas ou com perca de linhas. Arquitetos do acontecimento que elaboram nas singularidades de suas narrativas evidências e possibilidades, visões peculiares.

Nestas páginas iniciais deste capítulo volto-me para uma análise teórica e metodológica para discutir as fontes que utilizaremos a partir deste momento e que foram suporte de nossa pesquisa. Refiro-me a fonte oral como uma preciosidade que exige um certo julgamento para assim dar cor e respiração ao trabalho.

O historiador inglês Paul Thompson, que trabalha com a história oral há muitos anos, afirma: “a história oral foi a primeira espécie de história e apenas muito recente é que a



habilidade em usar a evidência oral deixou de ser uma das marcas do grande historiador”<sup>1</sup>. Não podemos negar que o documento escrito surgiu a partir da oralidade e que com o processo histórico da memória<sup>2</sup> foi aos poucos ganhando foros de primazia e assim prevalecendo sobre a oralidade, permanecendo durante séculos como um inquestionável testemunho da história. “O prestígio dominante da palavra escrita sobre a oral impôs uma guerra entre esses códigos, e o grafado foi dividindo a sociedade em alfabetizados e não-alfabetizado”. As tradições de muitos povos resistiram a traça dos séculos passando de geração a geração através da oralidade, sem perdas e ou mutações. Como surgiram os primeiros documentos? A partir dos egípcios, por meio dos escribas, a palavra escrita passou a ganhar o status de documento em detrimento da oral que foi sendo deixada às margens, por muitos povos, como recurso vulgar<sup>3</sup>. O que precedeu os testemunhos escritos se não a oralidade? Para exemplificar recorramos a Heródoto, no séc. V a.C., conceituado por muitos como o pai da história. “O método de Heródoto,... era procurar testemunhas oculares e interrogá-las rigorosa e minuciosamente”<sup>4</sup>. Este utilizava a oralidade, baseado no ouvi dizer onde se introduzia como ator do acontecimento, como fonte para a construção da história. Os próprios escritos sofrem a influência ideológica do autor, que defende dentro da sua narrativa um olhar e amplia em seu discurso uma construção de tal acontecimento a partir de seus valores.

“A realidade é complexa e multifacetada, e um mérito principal da história oral é que, em muito maior amplitude do que a maioria das fontes permite que se recrie a multiplicidade original de pontos de vista”<sup>5</sup>. A história oral passa a ser também uma via onde se ouve o eco de um ator social que antes era, através do silêncio, ocultado pela história oficial. A narrativa de um grupo social está estruturada em uma vida própria, construída a partir de um conjunto de vivências e experiências particulares baseadas num conjunto de valores culturais. “A

---

<sup>1</sup> Cf. THOMPSON, Paul. *A Voz do Passado: História Oral*. Tradução de Lólio L. de Oliveira. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998. p. 45

<sup>2</sup> O historiador francês Jacques Le Goff define em seu livro “História e memória” as cinco etapas do processo histórico da memória. São elas: “1) a memória étnica nas sociedades sem escrita, ditas ‘selvagens’; 2) o desenvolvimento da memória, da oralidade à escrita, da Pré-história à Antiguidade; 3) a memória medieval, em equilíbrio entre o oral e o escrito; 4) os progressos da memória escrita, do século XVI aos nossos dias; 5) os desenvolvimentos atuais da memória”. (Cf. LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4 ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1996. p. 427)

<sup>3</sup> Cf. MEIHY, José Carlos Sebe Bom. *Manual de História Oral*. 2 ed. São Paulo: Edições Loyola, 1998. p. 29

<sup>4</sup> Cf. THOMPSON, Paul. Op. Cit. p. 52

<sup>5</sup> Cf. Idem. p. 27

história oral (...) traz a história para dentro da comunidade e extrai a história de dentro da comunidade”<sup>6</sup>.

Ao recorrer à memória como fonte da história para a construção do acontecimento, deparamos com a necessidade de dar aos relatos orais um certo grau de veracidade, visto ser o depoimento o resultado de um simples ato de lembrar do indivíduo. Essa lembrança é constituída de uma imensa lista de quadros imagéticos que repousa em sua peculiaridade e que ecoa nos porões da memória vindo a emergir e aflorar no ato exato de lembrar, seja em momentos provocativos ou em um ato espontâneo. O que não podemos negar é que essa ação é constituída de uma subjetividade própria do indivíduo. Essas lembranças viajam numa representação do passado que é permeável de uma visão múltipla. Sendo assim, esses caminhos ladeados de subjetividades levam o documento a um horizonte de incertezas, criando luzes sem sombras.

Fundamentada em Bérqson, Bosi discute o fenômeno da lembrança como uma prática que exige a interação corpo e ambiente. Uma ação individual e singular da memória do indivíduo. A percepção não pode ser confundida com lembrança. Entretanto, aquela está “impregnada de lembranças”.<sup>7</sup>

Etimologicamente, o verbo “‘Lembrar-se’ em francês se *souvenir* significaria um movimento de ‘vir’ ‘de baixo’: *sous-venir*, vir à tona o que estava submerso.”<sup>8</sup> A ação de lembrar seria vir a mostra o que estava escondido, expor o que estava distante. É uma prática de reconstruir quadros imagéticos guardados em fragmentos. Esses pedaços são juntados e colados sob um olhar do presente. A construção de algo é feita dentro de uma complexidade. Um acontecimento é “re construído” a cada momento que é provocado a emergir da memória sob o prisma de luzes do presente.

Portanto, na memória repousam um museu de acontecimentos, muitos deles inexplorados e ignorados. Lugar onde um passado se resguarda das traças do tempo sob uma peculiaridade. Assim define Bérqson: “A lembrança é a sobrevivência do passado. O passado, conservando-se no espírito de cada ser humano, aflora à consciência na forma de imagens-lembrança. A sua forma pura seria a imagem presente nos sonhos e nos devaneios”.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Cf. Idem. p. 44

<sup>7</sup> Cf. BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. pp. 44 - 46

<sup>8</sup> Cf. Idem. p. 46

<sup>9</sup> Citado em. Idem. p. 53

Esse lembrar não se trata de uma forma nostálgica, mas uma construção do acontecimento baseado numa identidade representativa da história de vida do indivíduo. “Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho. Se assim é, deve-se duvidar da sobrevivência do passado, ‘tal como foi’, e que se daria no inconsciente de cada sujeito. A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual”<sup>10</sup>.

O lembrar é mais que um simples ato individual como explica Jacques Le Goff em seu profundo estudo sobre a história da memória coletiva. Como a memória coletiva que “... foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder. (...) Os psicanalistas e os psicólogos insistiram, (...) nas manipulações conscientes ou inconscientes que o interesse, a afetividade, o desejo, a inibição, a censura exercem sobre a memória individual”<sup>11</sup>. Assim, ao mergulhar o acontecimento na sua própria vida, o sujeito imprime um olhar revestido de uma arquitetura interior que lhe é indelével. Contudo, não podemos esquecer que esse sujeito é também um ser social.

Ao trabalhar com a fonte oral, partimos também da importância do sujeito. “Abordando a história como um processo construído pelos próprios homens, de maneira compartilhada, complexa, ambígua e contraditória, o sujeito histórico não é pensado como uma abstração, ou como um conceito, mas como pessoas vivas, que se fazem histórica e culturalmente, num processo em que as dimensões individual e social são e estão intrinsecamente imbricadas”<sup>12</sup>. É necessário valorizar uma pluralidade de perspectivas, respeitando e considerando como parte integrante de uma construção própria do narrador, todos os elementos expostos pela linguagem como responsáveis pela continuidade da elaboração dos acontecimentos. Sejam eles, momentos de otimismo ou expectativas frustrantes, farão parte da narração dos eventos. Os silêncios, as omissões, os sorrisos, as lágrimas, sentidas e expressas pelo indivíduo são partes que darão sentidos a *reconstituição* do passado por ele vivido. O narrador interpreta o acontecimento com um discurso cheio de sonhos, desejos, aspirações, expectativas, recheados de possibilidades<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Cf. Idem. p. 55

<sup>11</sup> Cf. LE GOFF, Jacques. Op. Cit. p. 426

<sup>12</sup> Cf. KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais na investigação da história social. In: *Projeto História: revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP*, n.º.22 (1981). São Paulo: EDUC, 2001. p.80

<sup>13</sup> Cf. Idem. p. 82

Assim penso o colaborador como um ator social, um participante ativo ou um ator observador do acontecimento. Portanto, um construtor da história. Em suas imagens lembranças reside um conjunto de fragmentos do passado, que nos é de tamanha importância.

Como já foi discutida anteriormente, a construção da linha férrea foi, antes de tudo, resultado de uma luta política. Essa manifestação se sobressaiu até mesmo em relação ao discurso técnico. Essa luta não é defendida apenas nos registros escritos, aparece também nos depoimentos de habitantes que viveram nessa cidade entre os anos vinte e sessenta. Está presente nos discursos de alguns de nossos colaboradores que emitem uma visão particular dos acontecimentos, apresentando uma narrativa peculiar que se debruça sobre suas experiências de vida.

Esse acontecimento foi um marco para a vida do Senhor Francisco Pereira (aqui tratado como Francisco Paizinho). Logo após o seu nascimento em 1914, na vizinha cidade de Souza, foi obrigado a mudar-se juntamente com os seus pais para o município de São João do Rio do Peixe onde encontrou, naquela praça, melhores vantagens para o seu comércio. Viveu sua infância na cidade e teve a oportunidade de assistir de perto desde a visita dos engenheiros à implantação dos trilhos ferroviários. Ele descreve o contato destes com o Vigário, dando a este constantemente uma referência de poder. “... lá vem aquele carro veio, era Baco, Baco, Baco... quando chegou aqui viu que eu morava na porta do Padre Sá. Eu fiquei com medo. O homem, os cabras que eram encarregados, eu quase bambo com medo, disse: — menino! Você me leva ao Padre Sá? — O Padre Sá? O chefe? Ai, o Padre Sá levantou,... de batina preta arrastando no chão”. O colaborador lembra a visita dos engenheiros quando estes deram a notícia da impossibilidade da implantação dos trilhos no município de São João. “... O chefe: — a linha de ferro vem de Sousa, de Sousa pra Cajazeiras, de Cajazeiras pra Iguatu. Não vem pra São João não, que São João é um lugar pequeno”. A posição dos engenheiros era situada no plano econômico. Evidentemente, como já discutimos, a cidade de Cajazeiras era o âmbito comercial mais apropriado e que oferecia muito mais vantagens que aquela vila. Entretanto, o argumento do padre evidencia o poder manifestado pela sua autoridade de representante político de tal localidade quando se sobrepõe à decisão dos técnicos responsáveis pelo projeto. “Ele [o padre] disse: — Não! o lugar é pequeno mais os homens chefe é grande.” É patente esse espaço de uma figura de destaque, conquistado pelo padre Sá, que inferia um certo poder sobre os destinos daquela localidade.

Seu Francisco Paizinho continua narrando o empenho do representante político em prol da cidadezinha, como foi conceituada pelo engenheiro. E afirma: “Ele foi ao Recife”.

Essa asserção pressupõe a relação de poder que tinha o padre com os chefes de Estado. Possivelmente, essa viagem tenha sido um encontro decisivo numa reafirmação do presidente Epitácio Pessoa garantindo o traçado da estrada de ferro pela cidade de São João do Rio do Peixe. Essa relação amigável do padre Sá com o dirigente de Estado já foi discutida acima.

Ao voltar a narrativa Francisco Paizinho afirma: “Ai ... o carro chegou. — Menino: onde é a casa do padre Sá? ... Ele meteu dos pés: — É aqui! ..., de batina arrastando no chão. — É aqui! — O que é que há? Ele [o engenheiro] disse: — Padre, o senhor ganhou a questão”. Entretanto, segundo o colaborador, surge outro empecilho que por razões geográficas impossibilitaria a construção da ponte ferroviária sobre o rio do Peixe. Essas razões seriam especificamente geológicas. “... — nós já cassemos canto pra fazer a estrada, passar a linha de ferro e não tem.... Ele disse: — vocês, eu vou mostrar a você um canto. Ali não dá pra fazer, não pode com a linha de ferro. ... saiu na frente, a batina arrastando no chão e os engenheiros atrás e ... chegamos na ponte”. O colaborador reconstrói os momentos reconduzindo-se sempre num tom eloqüente, reservando ao padre o espaço de protagonista da história. “— Mais vocês mesmo vão lá. Pois foram quebrar a pedra. —Vocês são engenheiros? São? Pois leve o alicate e quebre a pedra. —Padre, o senhor ganhou de novo. ... A pedra é rocha. —E eu sou padre. Mais o homem estuda pra ser padre... mais eu sou padre, sou advogado, sou engenheiro. Mais eu fiquei em padre. Eu queria ser padre”. Aqui, a disposição de força e autoridade e a capacidade para argumentar possibilitaram àquela figura política a garantia de tal conquista.

Cabe aqui, um corte narrativo, trata-se de buscar novamente a penetração da ferrovia no vale do rio do Peixe para depois retomar a discussão da sua influência. Juntar alguns fragmentos encontrados nos caminhos percorridos durante a pesquisa e montá-los em ordem desde o momento que os trilhos penetraram aquele território até a solene entrada da locomotiva a vapor naquela vila.

Nas proximidades de Pilões o início dos trabalhos da construção da estrada de ferro ocorreu em clima de festividade no dia 9 de julho de 1921. O momento se transformou num ato solene coordenado pelo responsável pelas obras, o engenheiro José Rodrigues Ferreira que discursou juntamente com o Pe. Joaquim Cirilo de Sá. Num estilo formal o evento foi acompanhado pela banda Sertaneja regida por Francisco Ribeiro<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Arquivo particular. v.3, p. 335

Os trabalhos das construções dos açudes de Pilões, São Gonçalo e Engenheiro Ávidos aceleraram o advento da ferrovia no interior da Paraíba. A substituição dos velhos trilhos e o enriquecimento do material rodante da Central Cearense, além da criação dos ramais até as cidades de São João do Rio do Peixe, Cajazeiras e Sousa, foram as primeiras medidas tomadas para a execução de tais obras<sup>15</sup>. A maria-fumaça foi responsável pelo transporte das usinas de força termoelétricas e outros maquinários pesados e subsídios que seriam utilizados na construção das ditas barragens. Para o acesso a estes, foram feitos ramais que posteriormente foram desativados. Pilões que desde o dia 25 de maio do ano anterior a chegada dos trilhos àquela região, estava em atividades, era na verdade o mais próximo da sede da vila de São João distante oito quilômetros<sup>16</sup>.

A ferrovia adentra o Sertão paraibano através da malha oeste, a RVC (Rede Viação Cearense). As construções das obras se dão em 1921 e no ano 1922 a ferrovia chega à cidade de São João do Rio do Peixe. Isso se dar muito mais pela relação de distância entre o Oeste e o ponto terminal dos trilhos ferroviários no Estado do Ceará.

Como nas celebrações do ato inaugural da primeira estrada de ferro na Inglaterra e mais tarde no Brasil, tornando-se ocasiões de verdadeiros espetáculos da mecânica moderna, a vila de São João do Rio do Peixe foi também palco de instantes como estes. Quase um ano depois do início da construção da estrada nas proximidades de Pilões, precisamente no primeiro dia do mês de junho de 1922, o povo recebeu festivamente “o primeiro trem que chega à vila. Tratava-se de um trem... utilizado na construção da ferrovia”<sup>17</sup>. Esses raros momentos ocorridos no pequeno povoado prenunciam a existência de um certo número de espectadores que se aglomeram na expectativa dos instantes sucessivos do acontecimento. A oficialização como é de praxe tornou público aquele empreendimento.

Em 1922 a locomotiva a vapor respirava no vale com viagens constantes, levando e trazendo cargas e passageiros. No ano seguinte estendeu-se um ramal até a cidade de Cajazeiras, permanecendo até o ano de 1964, quando o governo militar, alegando prejuízos, desativou-o<sup>18</sup>. A distância entre esta cidade e a vila de São João foi suprimida pelo tempo que se gastava para se chegar entre um e outro centro urbano. Ao leste, os trilhos alongaram-se até a cidade de Sousa onde permaneceu como ponto terminal até a década de trinta, saindo posteriormente uma bifurcação para Mossoró. Prolongando-se outro ramal para a Borborema,

<sup>15</sup> Cf. MARIZ, Celso. Op. Cit. pp. 51-52

<sup>16</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Arquivo particular. p. 335, verso

<sup>17</sup> Cf. Idem.

<sup>18</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. Estrada das boiadas. Op. Cit. p. 196

chegando à cidade de Pombal em 1932<sup>19</sup>. Seguidamente a esta data são prolongados até a cidade de Patos e desta até Campina Grande, ligando-se com a malha ferroviária da *Great Western of Brazil Railway Company Limited* aonde chegara no ano de 1907<sup>20</sup>. A partir desse momento a já cidade de São João do Rio do Peixe estabelecia relações não só com Fortaleza como grande centro, mas também com Campina Grande, João Pessoa e a capital pernambucana, referência de cidade moderna para o Nordeste.

Paralelamente ao advento dos trilhos ferroviários, o governo de Epitácio Pessoa *manifestou o seu cuidado* para com o Nordeste a exemplo do Estado da Paraíba estendendo-lhe veias para fazê-lo exprimir a sua produção<sup>21</sup>. Essa ação, para muitos, soava como progresso. Até porque o “sistema de comunicação da Paraíba” em sua grande parte limitava-se a veredas utilizadas pelos donos das terras. Os caminhos existentes no sertão eram as antigas veredas abertas pelos índios. “Estas antigas veredas – que vão ser posteriormente aproveitadas como caminhos de algodão – em grande parte, orientarão o traçado das futuras ferrovias nesta região”<sup>22</sup>. A construção de estradas de rodagem ligando uma cidade à outra, criando e melhorando as vias de comunicação apresentava-se como um desbravamento da região, na tentativa de dinamizar a economia do Estado. Nesse sentido, foram construídas estradas de rodagens dando acesso as principais cidades da Paraíba. No oeste paraibano foram construídas, na gestão epitacista, estradas carroçáveis ligando São João a cidades e povoados vizinhos<sup>23</sup>. Entre estas, a que ligam São João a Belém com 27 km; São João ao Serrote das Pombas ao longo da estrada de ferro com 32 km; São João a Cajazeiras com 22 km; São João a cidade de Sousa com 27 km<sup>24</sup>. Essas obras representavam uma ação privilegiada em relação ao já citado município. A execução de tal obra trazia vantagens ao comércio da região, revelando uma maior comunicação entre os centros comerciais com a vila de São João.

A ação do governo do Estado no interior inferiu de uma certa forma na contribuição para a formação dessa nova sociedade. O fato é que a construção de estradas e açudes trouxe um certo desenvolvimento para a região. Levando em consideração esse pensamento podemos julgar que os sinais do moderno também já apontavam e adentravam o vale através de obras

<sup>19</sup> Cf. SOUSA, Antonio José. *Apanhados históricos, geográficos e genealógicos do Grande Pombal*. João Pessoa: Gráfica Comercial, 1971. p. 203

<sup>20</sup> Cf. LEAL, José. Op. Cit. p. 221

<sup>21</sup> Cf. MARIZ, Celso. Op. Cit. pp. 51-53.

<sup>22</sup> Cf. GALVÃO, Rubismar Marques. Op. Cit. p. 44

<sup>23</sup> Durante o governo de Epitácio Pessoa, foram construídas, na Paraíba, 21 estradas de rodagem. O Sertão fora beneficiado apenas com 5 destas. (Ver. ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro [1907-1957]*. Op. Cit. pp.275-276).

<sup>24</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo. Op. Cit. p. 369

públicas. A presença da IFOCS (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas) na região trouxe um certo desenvolvimento para algumas cidades do oeste paraibano. “Efetivamente, tornou-se imenso o papel desempenhado pelo binômio IFOCS-DNOCS em prol da civilização, no sertão da Paraíba. Isso tanto se deu através da construção direta de açudes e todos os corolários como em Souza, Coremas, Antenor Navarro...”<sup>25</sup> como também a construção de estradas.

Eram precários os recursos dispensados pelo poder público para tais fins. No entanto, os discursos de época, produziam imagens além do real, muitas das vezes recorrendo à retórica. Essa visão está presente na afirmação abaixo. As construções dos açudes iniciadas nos dois primeiros anos da década de 1920 e paralisadas em seguida, só foram concluídas em 1932. Além dessas, parte das estradas já tinha sido feita. Todavia, alguns defendem que essa ação do governo “era um plano de envergadura, atacado com um certo imediatismo pelo interesse de aprofundar o andamento, prevenindo a descontinuidade que era comum na administração brasileira”<sup>26</sup>. Os trabalhos ganharam intensidade na busca de aproximar o Sertão do litoral. Os únicos meios de transportes existente naquele momento e que transitavam nas precárias estradas da região eram as tropas e o carro de boi, responsáveis pelo transporte de cargas. Além desses eram também utilizados o cavalo e o jumento muito mais comum na condução de pessoas. Essa prática do governo do Estado veio favorecer ao comércio local, possibilitando uma comunicação mais rápida entre o interior e a capital e vice-versa. O que antes parecia uma vereda tornava-se, com os trabalhos da IFOCS, uma estrada para o transporte moderno que adentrava aos poucos o Sertão.

Na Paraíba o primeiro automóvel surgiu no ano de 1909, adquirido por um comerciante de Santa Rita. As fontes consultadas dão conta da rara presença de automóveis que penetravam lentamente as terras interioranas, rompendo os empecilhos de relevo com grande dificuldade. Um e outro que aparecia eram casos isolados. Até 1919 não havia um “tráfego regular de transporte automobilístico”<sup>27</sup>. O primeiro automóvel da região, um Ford, que se sabe, fora adquirido pelo Ce. Emídio Sarmiento de Sá da cidade de Sousa, no ano de 1918. Comprado na capital pernambucana, o veículo fora transportado pelo trem até Campina

---

<sup>25</sup> Cf. Idem. p. 116

<sup>26</sup> Cf. MARIZ, Celso. Op. Cit. p. 51

<sup>27</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)*. Op. Cit. p. 274.



Grande e dali conduzido em estrada carroçal até a cidade de Sousa, “muitas vezes abrindo caminho à foice entre os arbustos”<sup>28</sup>.

Almeida desenha literalmente essas dificuldades enfrentadas pelos viajantes que desafiavam a caatinga revestida de um ambiente de aspectos inóspitos. “Em 1909, venci a distância que vai de Areia a Sousa, a cavalo, em 9 dias de penosa travessia. E, em novembro de 1922, realizei a mesma viagem, de automóvel, em 24 horas, sendo o percurso, ordinariamente, mais rápido”.<sup>29</sup> Aqui as referidas estradas já em muitos trechos tinham sido construídas e ou reabertas dando possibilidade à locomoção do transporte motorizado que penetravam aquelas regiões.

Aqui já encontramos sinais do moderno adentrando o vale em pleno alvorecer da ferrovia. Na abertura das vias de tráfego os “gringos com fala diferente, engenheiros e técnicos da DWIGHT P. ROBINSON começavam em pequenos FORD de bigode, a rodar pelas novas estradas construídas, por onde passavam caminhões pesados de fabricação norte-americana, os grandes G.M.C., com pneus de borracha maciça, sem câmara de ar...”<sup>30</sup>.

Anterior ao advento da ferrovia o comércio era abastecido por transporte de tração animal. Era o lombo do burro o responsável pelo transporte do algodão para grandes centros e o condutor de mercadorias destinadas ao comércio local. Seu Francisco Paizinho viveu essa época: “... levava pra Campina Grande nesse tempo. Num tinha trem, caminhão, era só burro”.

Este mesmo informante descreve a árdua tarefa de seu pai nas incessantes viagens de idas aos centros comerciais onde era vendida a lã do algodão. Depois de comercializada a matéria-prima, as tropas eram reabastecidas de mercadorias e tomavam novamente o caminho com destino ao Sertão. “Na época, eles pegavam a lã em Lavras da Mangabeira. Papai pegava o frete pra deixar em Campina Grande, em Mossoró. Saía de casa e chegava com três meses, três meses no mundo”. Aqui se revela a vida de tropeiro, ausente de casa mais de noventa dias, descansando muitas vezes em baixo de árvores, ao relento, desprovido de proteção, exposto a sol e chuva. “... Nós tinha tropa de burro, que eu me lembro, né? Papai tinha 25 burros que carregava 50 fardos ... quando acabava de deixar um comboio que vinha, que trabalhava direto, ... ele chegava em casa carregado com outro”. Esses homens andavam sobre

<sup>28</sup> Cf. Idem. p. 275. (Ver. também FERRAZ, Augusto. *Além do rio: uma fotografia da paisagem urbana, Sousa-Paraíba*. Sousa: AGT, 2004. p. 74).

<sup>29</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit. p. 372

<sup>30</sup> Cf. COSTA, Antonio Assis. *A Cajazeiras que eu vi e onde vivi*. João Pessoa: Gráfica progresso Ltda, 1986. p. 42

o rastro de viagens anteriores, conheciam os caminhos e veredas como ninguém. As viagens eram compartilhadas em grupo. À distância da família muitos dias, era superada pela natureza com que era constituída a amizade entre os tropeiros daquele mesmo grupo.

As máquinas de descaroçar algodão, antigas bolandeiras, geralmente instaladas nas grandes fazendas onde existia uma intensa produção do arbóreo, foram sendo aos poucos substituídas pela máquina a vapor. Algumas dessas são lembradas por alguns que viveram a época. Um desses, o senhor Luiz Bernardo, radicado na fazenda Barra do Bé, localidade situada no município de São João do Rio do Peixe, principiou ali, no ano de 1917, as suas atividades de beneficiamento e comercialização do algodão. O processo de descaroçamento era feito através de uma bolandeira que evoluiu para uma máquina a vapor<sup>31</sup>.

As afirmações de alguns colaboradores revelam a existência de outras bolandeiras na mesma região. Um exemplo era a do senhor “Zé Batista, lá no Araçá”, lembra Francisco Paizinho. Em seguida tenta mostrar com clareza e assegura: “Lá tinha uma usina que descaroçava algodão antigamente. Cheguei a ver passando, impressando pra mais de uma tropa de burro. Pesava a pluma lá”. Mais adiante ele ressalta: “era a burro não tinha caminhão”.

Nessa mesma localidade funcionava a máquina a vapor do major Zé Antônio. Seu Francisco Alves revela a existência da dita máquina: “ainda alcancei o do finado Zé Antonio. Mais essa eu não cheguei a vender nada a ela não, eu era muito pequeno”. Mais adiante, ele narra com maior detalhe esse passado: “e tinha uma usina,... o que vi muitas vez lá foi muito caroço naquelas alturas, que era tudo perdido, que nesse tempo o gado era pouco. A lã levava pro Mossoró, ele (o seu pai) ia vender lá no Mossoró. Ia carregado de algodão, vinha carregado de toda bebida que tivesse, de bolacha, de café, de sal, de tudo praqui, mais pra Cajazeiras. Papai trabalhou muito”.

Morador próximo a essas terras, o senhor Leocádio Avelino lembra o auge da produção algodoeira na região. “O major Zé Antonio teve uma bolandeira, e segundo, foi a primeira pessoa que comprou máquina moderna, máquina a óleo, foi o major Zé Antonio do Araçá.” A patente de major dava aquele comerciante e fazendeiro um lugar privilegiado dentro da sociedade da região. Assim como muitos, seu poder aquisitivo garantia-lhe um status, do qual se beneficiava. A máquina já era considerada um sinal de modernidade pelo fato de ser um instrumento mecanizado, o que chamava a atenção de muita gente. O motor

---

<sup>31</sup> Cf. GUERRA, Severino Fernandes. Op. Cit. p. 150

exibia algo inusitado. É bom lembrar que esse novo já era concebido como antigo “Conheci, daqui mesmo era, tinha esses Abreus, ... tudo tangia burro do major. Ele mesmo tinha 18 tangidas de burro.”

A senhora Orcina Pires retrata a existência dessa prática. Nasceu e viveu parte de sua infância no sítio Varzinha, localidade situada ao norte da sede. “Meu pai tinha uma bolandeira. Até em 25 ou 26 (1926) ele parece que ainda manejou com bolandeira.”

No Sertão, os proprietários de bolandeiras a vapor eram, em grande parte, os donos de tropas de burro. Na maioria das vezes, os tropeiros, também denominados de almocreves ou comboeiros, eram simplesmente portadores pagos para tal função. Para a viagem organizava-se um comboio que era formado por um relativo número de tropas. Depois do trabalho de descaroçamento e prensagem do produto a tarefa era conduzir os fardos através dos comboios até as praças onde era comercializada a fibra do algodão. As viagens eram interrompidas duas vezes por dia, sendo a primeira aproximadamente às onze horas, momento em que os tropeiros paravam para fazer as refeições e dar ração aos animais. A segunda se dava no fim da tarde, pois a noite era reservada para o descanso dos homens e de toda a tropa. Contudo, percorria-se cerca de 40 km diariamente<sup>32</sup>.

Das próprias bolandeiras e máquinas a vapor seguia a lã para a Borborema e/ou o Rio Grande do Norte. Essa atividade de descaroçamento, durante a época referida, se dava um pouco distante da cidade. Todo esse movimento ocorria nas ditas fazendas. Praticamente as cidades não comportavam essas atividades. No entanto, as fontes dão conta de que, com a penetração do trem de ferro no vale do Rio do Peixe, o processo de beneficiamento e comercialização que se dava nas fazendas foi desarticulado e transportado para o setor urbano.

Nas cidades vizinhas, as presenças de usinas algodoceiras já eram confirmadas com certo destaque. Em São João do Rio do Peixe instalada em 1934 a primeira usina algodoceira, denominada São Luiz, evoluída a partir de um vapor instalado em 1917, no sítio Barra do Bé<sup>33</sup>.

Além desse empreendimento, outros industriais e fortes comerciantes estabeleceram-se em São João atraídos pelo fator econômico principal, o algodão, e o próprio movimento do mercado. Entre estes, são lembrados alguns, como Sérgio Ribeiro Maciel proprietário de uma

---

<sup>32</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoceiro (1907-1957)*. Op. Cit. pp. 256-265

<sup>33</sup> Cf. Idem.

indústria algodoeira situada nas proximidades da vila, na denominada Fazenda Velha. Também se insere no ramo algodoeiro a instalação da “Empresa Algodoeira São João (Prensa Rio do Peixe) de Bernardo & Cia”, organizada em 1948<sup>34</sup>.

Foi estabelecida também, próxima à estação ferroviária, uma fábrica de sabão de propriedade do engenheiro civil Adriano Brocos. Natural do Rio de Janeiro, prestava serviço à IFOCS nos trabalhos de construção de estradas, pontes e açudagem nos Estados do Ceará e da Paraíba<sup>35</sup>.

Essas transformações ocorridas naquela vila são evidenciadas em seguida por um de nossos colaboradores, o senhor Leocádio Avelino, que durante a referida época, mesmo residindo no campo, conhecia bastante o cotidiano citadino. “O pessoal corria tudo pra São João do Rio do Peixe. Tinha movimento, porque São João teve uma empresa de óleo de sabão de Adriano Broco. Teve uma empresa de algodão ali na Fazenda Velha de Sérgio Ribeiro Maciel. Teve Luiz Bernardo também que teve uma empresa de algodão. Grande!”.

Quando o colaborador acima afirma: “... corria tudo pra São João...” está se referindo aos povoados vizinhos que faziam parte da Freguesia de N. S. do Rosário e que posteriormente obtiveram foros de autonomia política, tornando-se municípios politicamente independentes desta vila. Este centro era, para muitos daqueles, o centro mais próximo. O surgimento das indústrias mencionadas acima é tomado aqui como resultado de um processo de crescimento econômico desse povoado.

É bem verdade que essas indústrias “trouxeram riquezas para o município”<sup>36</sup>. Eram sinais do desenvolvimento, flores que se desabrocharam e deu vida a acanhada urbe. O alvorecer manifestou-se com a intensa produção da malvácea que era escoada pela via férrea, e muitos anos depois pelos caminhões.

“Ói, aqui, ali dessa coluna prali, aqui tinha a SANBRA que comprava algodão, viu? Tinha de tudo, comprava. Mais ali tinha, fazia um monte de algodão quase da altura dessa igreja”. Seu Francisco Alves refere-se à Praça da Matriz, o espaço aberto era utilizado pelos

<sup>34</sup> Cf. Idem. p. 154

<sup>35</sup> Cf. Adriano Carlos Henrique Dias Brocos era engenheiro civil e funcionário da IFOCS e não do DNOCS (Departamento Nacional de Obras Contra as Secas) que substitui a antiga inspetoria em 1945. “Radicou no sertão e abandonou o emprego para trabalhar com o sogro, Cel Joaquim Matos, em suas indústrias”. Tornando-se empreendedor naquela cidade, passou a investir numa saboaria em São João do Rio do Peixe. Dr. Brocos, como era chamado costumeiramente, morou em Cajazeiras até o ano de 1945 quando passou a residir na capital brasileira. Contudo, o industrial continuou em viagens constantes entre Rio de Janeiro e Cajazeiras, vindo a falecer no ano seguinte. Era pai da teatróloga Iracles Rolim (Iracles Pires). (Cf. CARATAXO, Rosilda. *Mulheres do Oeste*. s.l. Halley S. A. Gráfica e Editora. s.d. pp. 125-126)

<sup>36</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. Estrada das boiadas. Op. Cit. p. 178

escritórios representantes da SANBRA e da CLAYTON<sup>37</sup> para o carregamento do algodão de onde era transportado para os grandes centros.

O colaborador acima, nascido e criado no campo, foi produtor do arbóreo durante grande parte de sua vida. Ele retrata em fragmentos a produção daquela cultura em São João em seus relatos quando descreve a sua infância marcada muito mais pelo trabalho braçal que as peripécias de criança. “Oh! Oh! Cinco anos tava trabaiano na roça.”

De onde as pessoas tiravam os recursos para se manterem? “Tirava do algodão, do caroço de algodão. Só tinha esse e o legume, legume era barato.” Aqui ele retrata o único fator responsável pela existência do comércio era, na referida época, o algodão. Não existia outra fonte de renda. A pecuária dava seus empurrões, mas, eram simplesmente os donos, possuidores de muitas terras, os únicos criadores de gado. O movimento do comércio era promovido pelo algodão, principal fonte de riqueza da região.

É verdade que foi o “ouro branco” que fez brotar e deu existência ao comércio no Oeste paraibano. O florescimento do comércio deu vida a cidade e transformou-a num espaço de produção. Para tanto, abriram-se novas mercearias e lojas. Uma que se destacava era a denominada Casa Estrela, um verdadeiro centro de lojas instaladas em um prédio com 12 portas, ocupando um quarteirão quase que completo no centro da cidade. Fundada em 1925, pelo comerciante Miguel Estrela, funcionou até o ano seguinte. Dois anos depois o estabelecimento da filial da Casa Estrela foi reinaugurado, organizados por Luiz Bernardo e membros de sua família, com o nome de L. Bernardo, filhos & Cia. Além da comercialização de algodão, dispunha de um estoque diversificado de mercadorias como louças, tecidos, ferragens, miudezas etc. A citada casa comercial chegou a ter várias filiais na Paraíba. Além de São João do Rio do Peixe, também nas localidades de Sousa, Belém (Uiraúna), Pilões e Triunfo. No Estado do Ceará as cidades de São Mateus, Umari e Cariús. Na década de quarenta, após a morte do proprietário, o tal empreendimento entrou em decadência, vindo a fechar definitivamente o seu funcionamento<sup>38</sup>.

Outras casas comerciais movimentavam o mercado daquela vila, oferecendo uma variedade de produtos. Entre essas, as casas pernambucanas, uma rede regional de lojas, que instalou uma filial no centro da cidade entre o final dos anos 1930 e início dos anos 1940<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> Cf. Idem.

<sup>38</sup> Cf. GUERRA, Severino Fernandes. Op. Cit. pp. 150-154

<sup>39</sup> A referência às lojas pernambucanas em Antenor Navarro nos anos de 1940 dá-se devido à presença de seu gerente naquela localidade, Francisco Leitão. (citado em: LEITÃO, Deusdedit. *Inventário do tempo: memórias*. pp. 137 e 175-176)

Além de lojas, foram abertos também pequenos estabelecimentos voltados para o comércio de gêneros alimentícios e outros produtos. Dar-se conta também da presença de duas farmácias dois anos após a chegada do trem de ferro nesta vila<sup>40</sup>.

Os fragmentos seguintes vêm revelar esses quadros de permanências e mudanças. Um passado da história desta cidade, antes esquecido no tempo, mas que agora ecoa como possibilidades de existência. São quadros *re construídos* através de múltiplos olhares. Essas vozes vêm *recompôr* imagens que denunciam um encadeamento de eventos.

“O comércio era, (...), em 22 a rua era pequenininha, a feira era assim nas bodegas.”  
(Seu Francisco Paizinho)

“Era forte e não era. Era forte para o local, para o comércio pequeno. Era forte, tinha lojas, tinha várias mercearias..” (Dona Aurília)

“Antigamente, meu filho, aqui tinha nove lojas. Tu acredita? Tinha nove lojas. Não sei quantas mercearias sortidas do pé a cabeça. Ai depois foi caindo, caindo, caindo, ...”  
(Orcina Pires)

“toda feira eu ia mais papai. A feira era até a boca da noite. Eh! De tardezinha aí era que tinha gente. Logo, ... não tinha essas cidades que apareceu depois. Uiraúna não era cidade, Santa Helena não era cidade, Poço Zé de Moura não era cidade, e ... mais, e mais, e mais... O pessoal corria tudo pra cidade de São João do Rio do Peixe. Tinha movimento”  
(Leocádio Avelino)

O autor do primeiro fragmento desloca-se para uma data tomando-a como um certo ponto de referência, especificando-a dar a entender que aquela data é um momento que separa duas imagens. “Em 1922 a rua era pequenininha”. Essa idéia é inerente ao pensamento da chegada da ferrovia como elemento responsável pelo desenvolvimento da vila. A partir daquela data o povoado se transformou. Essa pode ser compreendida nas afirmações que se colocam posteriores a primeira. Essas afirmações denunciam a existência de um comércio relativamente grande para a dimensão da urbe. A cidade era pequena, mas o comércio era forte. Ela não competia com os povoados circunvizinhos, pois estes eram antes seus absorvedores e tomavam-na como centro das relações comerciais daquela região. Os colaboradores têm o cuidado de expor suas narrativas colocando-as dentro do contexto. Elas não se colocam fora de épocas.

---

<sup>40</sup> Cf. GUERRA, Severino Fernandes. Op. Cit. pp. 153 e 174

O vínculo do comércio com o transporte ferroviário vem dinamizar a região. Aquele, antes abastecido pelo meio de transporte cavalariço foi aos poucos sendo simultaneamente substituído pelo trem que vinha a oferecer maiores vantagens. Além de sua velocidade, o pouco tempo em seu percurso para chegar a determinado lugar, encurtando espaços, levava e trazia uma quantidade muito maior de mercadorias que antes transportadas em tropas de burros. O senhor Francisco Alves descreve em sua fala essa alteração: "... depois, ... começou vir por trem, né? O caba as vezes comprava mercadoria em Cajazeiras e esse trem que ... todo sábado tinha. O caba comprava, vinha praqui. Outro comprava noutra canto, vinha, ai recebia aqui ..."

Durante a entrevista, em momento anterior à fala descrita acima esse colaborador argumenta o papel do transporte ferroviário, elemento impulsor da vida econômica e cultural de seu lugar. "..., não, ajudou, porque, bastante que, eu digo assim que ajudou porque ... quanto não vinha de Juazeiro, de Crato, que era daqui? Às vezes trazia coisa de lá pra vender aqui, frutas, que antigamente as frutas vinham mais de longe que aqui não tinha não, tinha não".

Todavia, essas imagens-lembranças não são as únicas entre os que colaboraram para a realização desta pesquisa. Outros informantes se debruçaram em suas vivências e, num processo de reconstrução através de quadros imagéticos, manifestaram um passado que vem revelar a contribuição da ferrovia. Para eles, o trem de ferro veio exercer uma forte influência na progressão da vila. A senhora Orcina Pires, residente ali desde 1927, afirma: "foi trazendo objetos, pra loja novidades, viu? Trazia sapatos, trazia tecidos bonitos, " Mais adiante ela discorre o resultado dessa influência. "E os vagões eram ... pro comércio, pra cereais, era um só. Um vagão bem grande como os de hoje mesmo, viu? Mais melhorou muito. O trem melhorou, deu muita vida as cidades onde ele passava, deu muita vida".

Seu Francisco Paizinho sintetiza em suas palavras a importância daquele transporte para a sua cidade. "Aumentou muito, que o trem andava vendendo e comprando, né?". Mais adiante reafirma como o trem fez a região respirar: "melhorou muito, que a linha de ferro, né? Traz gente de todo canto. Traz...". Para o colaborador, a comunicação com outras cidades, através do trem, gerou uma troca de relações tanto econômicas como culturais. Essa troca de relações veio contribuir e muito para com o desenvolvimento desta cidade.

A partir daquele momento, Fortaleza e outras cidades distavam de São João do Rio do Peixe poucas horas. A capital cearense passou a ser uma praça comercial escolhida por grande parte do Oeste paraibano, que via no moderno meio de transporte uma veia respiratória para

aquela região. Outras cidades do Ceará tornaram-se também, mercados distribuidores, como já foram citadas pelos colaboradores. Mesmo porque, como já foi mencionado acima, a malha ferroviária da RVC só vai se comunicar com o litoral paraibano a partir dos anos 1950.

Mesmo com o surgimento do automóvel e do caminhão em anos posteriores, o povoado de São João tornava-se isolado de outros centros via transporte rodoviário em certa época do ano. É que durante o período invernosos as águas do rio do Peixe chegam a transbordar, muitas vezes invadindo as ruas, o que tornava impossível o acesso às cidades de Sousa e Cajazeiras. Em 1959 foi construída a ponte Dom Moisés Coelho, assim denominada em placa de inauguração, sobre o dito rio. Essa época é lembrada por alguns de nossos colaboradores quando lançam olhares de depreciação sobre a cidade.

“Quando estava enchente era o maior sacrifício pra ir. Quem tivesse a natureza e a coragem ia pela ponte da linha de ferro. Quem não tivesse, esperar a maçada do canoeiro. Vinha pegar a gente ali, na fazenda do major (Jacob G. Frantz), pra voltar lá destras da igreja”. (Leocádio Avelino)

“Às vezes o carro ficava do outro lado, o passageiro vinha no carro, resolvia os negócios aqui tudo, voltava e passava na balsa. Na cheia, e mesmo quando o rio não dava passagem, era na canoa. Só passava quando a água tava no joelho, aí é que o povo passava, a pé.” (Orcina Pires)

“tinha a canoa. Antonio Varelo era quem era o canoeiro de passar o povo no rio. Depois veio a rodagem”. (Francisco Paizinho)

Estes arqueólogos da memória lançam olhares para o passado e fazem emergir fragmentos que desvelam suas insatisfações com uma ausência de ação do poder público. Essas vozes exprimem uma situação que lhes oprime, contrapostas àqueles momentos de felicidade, elas denunciam desprezo. A narrativa revela o atraso do lugar. A ausência de uma ponte tornava o lugar incomunicável com outros centros como Sousa e Cajazeiras via transporte rodoviário. Entretanto, o trem mesmo sendo praticamente o único canal de escoamento do mercado, tornava-se durante as cheias o meio mais apropriado para o acesso principalmente à cidade de Sousa, também situada às margens do mesmo rio. Infelizmente, tornava-se impossível às viagens via ferrovia no momento em que as águas do rio avançavam bastante além do leito, tornando-se um grande empecilho.

O automóvel e o caminhão vieram também promover o desenvolvimento no interior, implantando o progresso juntamente com a construção de estradas e açudes. Juntos eles



tiveram um papel importante no desbravar do sertão. Todavia, o maior responsável pelas transformações porque passaram a cidade de São João foi, sem dúvida, o trem de ferro. Mesmo porque esses outros sinais de progresso não se instalam em São João na década de vinte como em outras cidades vizinhas. Em sua dinâmica, como via de comunicação, soergueu a atividade comercial e o fez prosperar durante um certo período, “dando vida a cidade”. Seu “pra lá e pra cá” era uma festa para a vila quando reunia um significativo número de pessoas, passageiro ou não, causando um movimento intenso na estação durante sua chegada, permanência e saída. “A passagem do trem dava a Antenor Navarro um aspecto festivo com a movimentação de passageiros e curiosos que iam até a estação para verificar quem chegava e quem saía da cidade”<sup>41</sup>. Em sua condição de transporte moderno, dotado de um novo padrão de velocidade, redefiniu costumes. Como signo do moderno exalou um outro ar. De fato, ele imprimiu um novo ritmo na vida local. Após os anos setenta exalou seu último suspiro, exatamente no momento que o trem de passageiros deixou de percorrer aquela malha ferroviária. Para a maioria dos informantes, a cidade recuou e relaxou reconduzindo-se a ponto de estagnação. Nesse momento faltou-lhe ar, e o movimento de expiração e inspiração tornaram-se ofegante. Mas porque não continuou a desenvolver-se? Essa indagação exige discussão mais profunda. Ela permanece aqui como uma questão instigante. O que só um estudo específico sobre tal temática poderá encontrar respostas mais consistentes.

### 3.2 Novas Imagens: o impulso do progresso.

A Europa vivia já no século XVIII o alvorecer das pomposas cidades em seus confortos e desconfortos dos novos espaços que ora ensaiavam ali, para o mundo, os seus elementos modernos. As capitais inglesa e francesa, pioneiras nessas transformações, são palcos desses ensaios e imagens visionárias que desemboca na era da modernidade, numa pulsação progressiva divergindo para todo o Ocidente.

Ao discutir a cidade moderna em seu trabalho, “História e historiografia das cidades, um percurso”, Brescianni detém-se na visualização de sua materialidade, recorrendo a olhares que vai desde a renascença à época contemporânea. Olhares estes que definem a cidade como campo civilizado, ora se encantam numa leitura estética de seus novos ares, ora se desencantam com o desconforto material e visual. Essa visão dos críticos da urbe, explorada

---

<sup>41</sup> LEITÃO, Deusdedit. *Inventário do tempo: memórias*. Op. Cit. p. 179

pela historiadora, exprime uma preocupação que têm seus autores, com a estética urbana ao exigir uma verdadeira plástica de suas ruas, pontes, jardins, praças, bairros etc. A obra acima procura observar os “persistentes contrastes” produzidos por essa “experiência do olhar”. São olhares construídos por uma literatura que foi capaz de captar as novas sensibilidades da vida moderna<sup>42</sup>.

Outro olhar vê os centros urbanos como espaços dinâmicos em oposição ao estilo bucólico do campo. À medida que ocorre uma concentração cada vez mais densa de população em aglomerações de caráter urbano, a natureza vai perdendo sua influência sobre o ritmo de vida a que é introduzido o indivíduo. Ao referir a um poema denominado “Prelude”, do poeta inglês Wordsworth, Brescianni analisa: “A imagem do formigueiro imenso, evidência ‘de um mundo muito atarefado’, completa-se com a subsequente imagem do olhar maravilhado perante o fluxo infundável de pessoas caminhando pelas ruas, face a face, lado a lado, anonimamente, confundindo-se com a multiplicidade de objetos, cores luzes e formas”<sup>43</sup>. Uma representação dinâmica com visões bifurcadas, metaforicamente de um lado um monstro em movimento, de outro as formas estéticas se apresentam numa paisagem de um novo estilo. Uma paisagem composta de elementos diversos, onde o sujeito cotidianamente dentro de uma multidão sente-se ilhado. Assim, nesse olhar manifesta-se uma dupla visão: a que reverencia o encanto e uma segunda onde reside o desencanto. Portanto, o olhar sobre a cidade pode se apresentar como uma imagem assustadora ou como um quadro suntuoso. Que ator social é construído nesse ambiente de imagem dupla, de certezas e incertezas? Como se apresenta a vida metropolitana?

Mesmo distante de se aproximar das metrópoles européias, algumas capitais brasileiras já apresentavam, no final do século XIX, ares de modernidade. Cabe destacar a cidade do Rio de Janeiro, que se apresentava naquele século como a “metrópole dos brasileiros”<sup>44</sup>. No plano regional Recife assume o posto de “... a mais cosmopolita das cidades...” por “... celebrar, em sua vasta área de influência, os decantados elementos da vida moderna”<sup>45</sup>.

Entretanto, ao referirmos a São João do Rio do Peixe, como podemos definir a existência do moderno neste pequeno povoado já na década de vinte do mesmo século?

<sup>42</sup> Cf. BRESCIANNI, Maria Stella M. História e historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar de (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 2 ed. São Paulo: Contexto, 1998. p. 238-240

<sup>43</sup> Cf. Idem. p. 237

<sup>44</sup> Cf. ARANHA, Gervacio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. p. 253

<sup>45</sup> Cf. Idem. p. 255

Existiu realmente o advento do novo, ali? Essa discussão fica clara na introdução deste trabalho, quando procuro pontuar os limites sobre a modernidade nesta cidade.

O antropólogo Georges Balandier apresenta variados conceitos apontados por teóricos que procuram de formas diferenciadas descrever a modernidade. Alguns, de forma pejorativa, definem o termo como: “merdonidade”, drogmodernidade” (uma despolitização), uma visão negativa. Outros caracterizam como “um silêncio a recusa do novo”, seria a ausência de uma política de rejeição. Entre tantas visões críticas que ‘interrogam a modernidade’ e observam as crises porque passam o mundo, uma define com maior intensidade, vendo que, “quando a modernidade se mostra é que esconde o vazio”<sup>46</sup>.

Sendo assim, o termo modernidade se apresenta sob formas diversas, ganhando um caráter polissêmico. “Na maioria das vezes a modernidade não é recebida positivamente, porque jamais é claramente compreendida”<sup>47</sup>.

Partindo diferentemente do modernismo, “ela exige rejeições e não complacência (...) uma fuga sem fim. Seu conceito parece escapar a toda tentativa de elaboração”<sup>48</sup>. Para Balandier “modernidade é uma palavra-abrigo em um tempo de transição, (...) É uma palavra de ordem – mas de ordem ‘à vista’ — no sentido de um devir que parece contraditoriamente aberto (tudo é possível) e incerto (tudo pode acontecer)”<sup>49</sup>. Fundamentado em H. Lefebvre, quando este defende a modernidade como uma paródia da revolução, define: “a modernidade torna-se a aparência da verdadeira mudança, uma ilusão criada pelo movimento que não toca fundamentalmente a ordem das coisas”<sup>50</sup>. Uma desordem com ausência de uma construção progressiva de desenvolvimento. Pois, ela serve como imagem estética, para agradar aos olhos de quem observa.

Os novos elementos que vão sendo inseridos dentro da sociedade ocupam o lugar de promotores de mudanças e transformações, num movimento de continuidades e descontinuidades. Como a cidade é o ambiente em que sobrevivem esses movimentos de aceitação e rupturas, numa imposição de “ritmos e seqüências temporais regidos pelo artifício”, o homem sofre essas ações infiltradas na impercepção do cotidiano. Essa fragmentação, uma desordem da continuidade do tempo, é imperceptível no momento e vão paulatinamente construindo e redefinindo valores humanos.

<sup>46</sup> Cf. BALANDIER, Georges. *O contorno: poder e modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 137

<sup>47</sup> Cf. Idem. p. 137

<sup>48</sup> Cf. Ibidem. p. 138

<sup>49</sup> Cf. Idem. Ibidem. p. 147

<sup>50</sup> Cf. Idem. Ibidem. p. 139

Não podemos compreender a modernidade por completo. Pensar assim seria pura ilusão. Ela escapa de qualquer descrição e definição. O tempo composto de uma realidade fragmentada não se revela assim, na atual modernidade, mas numa temporalidade igual. Essa fragmentação não é observada pelo homem que sofre o impacto do novo constituído de momentos sucessivos, ocultando no imediato o cotidiano, ocorrendo uma completa valorização ao que é efêmero. “A vida cotidiana, em seus outros aspectos, está igualmente submetida às solicitações do sempre novo, das modas, aos incitamentos do gozo imediato. O homem da modernidade situa-se em uma temporalidade despedaçada, mal sinalizada...”<sup>51</sup>. O indivíduo passa a ser orientado pelo relógio efêmero da descontinuidade e incertezas do mundo, caminhando numa sede constante do devir. “A retórica da modernidade, o que a constitui enquanto discurso, é geralmente qualificada de retórica da ruptura, da busca contínua e da inovação. Ela acompanha uma estética da criatividade, da novidade, do inédito”<sup>52</sup>. As representações da vida cotidiana são materializadas pelos discursos.

Seguidamente a esta análise teórica e metodológica, procuro voltar ao ponto de partida para expor uma problemática e assim definir caminhos e possibilidades dentro do horizonte do trabalho. A partir das fontes orais e da fotografia busco agora trabalhar as visualizações apresentadas por estes documentos. Visualizações essas que denunciam as mudanças e permanências no quadro urbano da cidade de São João do Rio do Peixe da década 1920 aos anos 1960. Para tanto, quero inicialmente mostrar a evidência da existência do moderno no pequeno núcleo urbano de São João, sem deixar de considerar a diferença entre esta e as grandes capitais referenciadas acima. Indo mais adiante, procuro focalizar o incremento do comércio e a intensificação da vida cotidiana com a ferrovia. Para tanto, é necessário saber quando podemos afirmar que existe modernidade em uma determinada cidade. Que elementos podem ser considerados como afloradores de ares modernos no ambiente citadino? Quais são as características desses novos elementos? Que ares de modernidade são estes? Até que ponto é correto considerar que o povoado de São João sofreu estas transformações? Aqui aflora um questionamento que merece ser trabalhado com especificidade, respeitando limites e conceitos sem deixar de considerar espaços e tempos que garantem um tratamento particular do objeto em estudo.

Para responder estas questões, procurei inicialmente eleger alguns elementos que juntos prenunciam essa tal modernidade, constituindo-se, a cidade, um ambiente promotor de

---

<sup>51</sup> Cf. Idem. Ibidem. p. 141

<sup>52</sup> Cf. Idem. Ibidem. p. 143.

novas práticas culturais, redefinidas sob a dinâmica de um progresso resultado da descontinuidade.

Para enunciar alguns desses signos, promotores da modernidade, assim definidos por vários estudiosos, procurei eleger os mais elementares. Um desses, entre tantos existentes, é o saneamento urbano. A canalização dos esgotos urbanos é uma ação que visa promover um estado salutar, oferecendo assim, uma melhor qualidade de vida para os habitantes. A canalização e tratamento de água refletem também a preocupação com a higiene da população. A luz elétrica vem dar um outro aspecto a cidade tanto quando prenuncia a existência de vida noturna, prolongando o cotidiano, quanto à visibilidade da cidade iluminada, retratando uma imagem estética que o conjunto de luzes fazem nos prédios. O cinema, uma invenção que ganha um aspecto de magnificência, instrumento de admiração quanto ao seu poder de projetar imagens em movimento, é também definido como um expressivo ícone da modernidade. Aqui também aparecem os meios de comunicação como a imprensa, o telégrafo, o telefone, que vem promover certas mudanças. Juntam-se a esses os meios de transportes, o automóvel, os caminhões, o trem em sua especificidade, todos elementos de um novo mundo possibilitando a “supressão de distâncias e o encolhimento de espaços”. O conjunto desses elementos pode ser indicativo de que tal ou qual localidade está sintonizada com os ritmos/exigências do mundo moderno, provocando, sem dúvida, grandes transformações que refletem na constituição de novas práticas cotidianas. Elementos estes que contribuíram para a construção de um novo mundo, um mundo que exige do homem uma constante redefinição dos modos de ser e estar no mundo, de suas atitudes, valores, comportamentos etc.

Outro sinal dos novos tempos, o telégrafo, chega ao Recife, uma referência regional de cidade moderna, através de cabo submarino interligado à capital do império em 1873 e na cidade de Parahyba em 1876<sup>53</sup>. Para a época referida essa via de comunicação foi concebida como uma invenção também revolucionária. Pois, que em pouco tempo percorria grande extensão levando e trazendo de distantes lugares notícias diversas. Entretanto, somente na segunda década do século XX é que esse recurso se instalou no sertão<sup>54</sup>. Ao encurtar a distância, o telégrafo produz uma nova imagem de dimensão, aproximando lugares antes tão distantes entre si. Esse ícone da modernidade, mesmo num lugar adverso, o que na referida região não teve essa forte influência como nos grandes centros aqui citados, porque são

<sup>53</sup> “Na capital do Império, (...), a primeira experiência com o telégrafo ocorre em 1852, ...”. (Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais* [1880-1925]. Op. Cit., pp. 276-278).

<sup>54</sup> Cf. COSTA, Antonio Assis. Op. Cit. p. 36

poucos os que usufruíram tal meio, assume o papel, nas representações de época, de instrumento civilizador, quando imprime no meio social, valores que vem redefinir conceitos de espaço/tempo.

Outros elementos que enunciaremos mais adiante fazem parte daquele conjunto que forjam o novo. Quando se tratando de Recife no início do século XX, Aranha o torna “referência em termos de modernidade urbana no espaço regional...” muito “... mais por uma ou outra novidade vinda do estrangeiro, seja as que se relacionam aos transportes e comunicações, seja aquelas relacionadas aos equipamentos do ‘conforto’, não esquecendo das que remetem à vida elegante e/ou entretenimentos”<sup>55</sup>.

Para buscar esses elementos não é necessário irmos tão distante. A vizinha cidade de Cajazeiras já apresentava, na primeira metade do século XX, esses sinais do moderno. Em 1922, os jornais que circulavam naquele centro traziam em suas páginas imagens do novo, fosse nos belos anúncios que se propagavam nos periódicos locais, contagiando o público leitor, fosse nas críticas de seus colunistas que inseriam ali suas notas de repúdio, denunciando o desprezo porque passava a cidade. Desprezo esse que vem aludir a “insalubridade de algumas áreas” além do “uso da jogatina” como um problema que desprestigiam o quadro urbano. Esses ecos nas páginas da imprensa ali editada, exigiam dos governos a promoção de um estado salutar que oferecesse a sociedade uma melhor qualidade de vida, o que revela a instância dos cidadãos pelo progresso. Outros prenunciavam os novos elementos modernizadores, como exemplo a luz elétrica<sup>56</sup>.

Em São João do Rio do Peixe, esses signos estão praticamente ausentes. Outros elementos modernos, “considerados espécies de termômetros, com os quais se pode medir o nível de ‘progresso’ de uma cidade”, como luz elétrica, “sistema de abastecimento de água”, vêm surgir em São João do Rio do Peixe em décadas posteriores à chegada da ferrovia, e mesmo sem essa definição. Se a capital paraibana dispendo desses ícones no início do século XX, mais precisamente em 1917, é definida pelos jornais da época como ‘lugar do atraso’, o que dizemos daquele pequeno povoado do interior? Entretanto, no tocante à Parahyba, Aranha

---

<sup>55</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Op. Cit. p. 254

<sup>56</sup> SILVA FILHO, Osmar Luis. *Imagens das cidades: oralidade, memória e história*. *Revista Eletrônica de História do Brasil*. Juiz de Fora: UFJF, v. 2, n. 1, jan./jun. 1998. pp. 61-64

se valida dos cronistas de épocas detentores da visão da existência de ares de civilização já em 1910<sup>57</sup>.

Depois da exposição desse quadro sucinto que apresenta São João do oitocentos para o novecentos, ancore-me em outras imagens. Imagens estas que procuram construir a cidade a partir de ângulos diferenciados. Visões semelhantes, visões contrapostas, visões bifurcadas. Mas, como trabalhar essas fontes para garantir a construção de um acontecimento real? De que forma poderá investir essas imagens no trabalho, sem comprometer-lhe com uma banalidade? Para tanto, é necessário estabelecer certas diferenças entre as imagens reais e as imagens sonhos, aqueles que povoam os múltiplos universos de cada um. Essa diferença surge com a filtração dos fragmentos que ressoam existências em uma materialidade no universo da representação social. Imagens que são construídas a partir de um ponto de vista, de uma particularidade, todavia, não deixam de expor uma certa verdade, pois os valores sociais interagem nessa construção. Sejam essas imagens construídas a partir da oralidade ou naquelas sugadas, a partir de um ângulo, em frações de segundos e cristalizadas no papel. Todas àquelas que povoam o imaginário coletivo e apresentam esses fragmentos se somam aos dados escritos cruzando-se em alguns momentos, produzindo ecos uníssonos ou mesmo de pólos opostos, representam um mundo possível, ou mesmo mostrem as possibilidades de uma construção de quadros urbanos na dinâmica de seu movimento natural.

A senhora Orcina Pires recupera essas imagens em seu depoimento, descrevendo a constituição do quadro urbano na referida época. Nascida no sítio Varzinha, viveu ali os seus primeiros oito anos da “doce infância”, tendo, durante esse lapso de tempo, pouco contato com a cidade. “— A senhora lembra o ano que veio pra cidade?” “Foi em vinte sete.” “— A senhora lembra a cidade naquela época?” “— Era isso aqui... só tem essa rua daqui...[Tray. Antonio Gonçalves]<sup>58</sup>. Não tinha a casa de Alcindo Bernardo, tinha de lado.(...) Tinha uns cinco prédios antigos que era até de Liberato. Pra lá tudo era mata. [para o norte da mesma rua]. Ali tinha uma lagoa, tinha umas casinhas. ... entre Sr. Alexandre, tinha aquela casa, e a de madrinha Julhina, minha vó, era um curral quando cheguei aqui. Era um curral, ... um curral de gado, viu? Ai depois foi crescendo, foi aumentando.”

Essa imagem é reafirmada por Seu Francisco Paizinho, quando define que “..., em 22 a rua era pequenininha, as feiras era assim, nas bodegas, viu?”.

<sup>57</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Op. Cit., pp. 260-261

<sup>58</sup> Cf. TARGINO, Itapuan Botto. *O centro histórico de São João do Rio do Peixe*. Op. Cit.

A primeira impressão que temos da fala de D. Orcina, é a ausência de uma objetividade, um discurso volúvel, incerto, onde as coisas são descritas indefinidamente. A oralidade é carregada dessa riqueza sem quaisquer rigores da ciência. Entretanto, se fizermos um quadro geométrico do setor urbano, podemos articular os prédios e espaços com as referências estabelecidas pela colaboradora acima. Ela procura delimitar o espaço na tentativa de reconstruir essas imagens dando a impressão de que a cidade era realmente muito pequena. Assim como as suas descrições as dos outros colaboradores são abundantes.

Para tanto, basta descortinar o silêncio do passado e veremos que a Vila de São João do Rio do Peixe era basicamente constituída, no início do século XX, por um relativamente pequeno número de casas residenciais, quase todas elas edificadas dentro de um estilo predominantemente *pombalino*, edificação com prédios conjugados, de uma porta e duas janelas e com telhado em dois planos. Praticamente um quinquênio antes, na época em que foi elevado à categoria de vila, o seu tamanho era praticamente o mesmo. “Contava a vila 40 casas residenciais, 10 casas comerciais ‘atravancadas’ de mercadorias, uma igreja, uma cadeia e um cemitério, 500 eleitores e uma [sic!] intendência”<sup>59</sup>. Somadas àquelas, os edifícios onde funcionavam os órgãos públicos. Entre estes se destacavam: a Câmara de vereação que, em seu início subsistiu em um prédio edificado ao lado da Igreja Matriz de N. S. do Rosário no ano de 1860, data gravada em seu frontispício como era de costume em prédios públicos coloniais e templos religiosos. Ali funcionou a “Casa de Câmara e Cadeia”, assim denominada até o advento da República; a intendência, que por algum tempo também funcionou naquela repartição. Os correios, que funciona desde 05 de dezembro do ano 1888<sup>60</sup>, o foro e a cadeia pública ainda não ocupavam espaços apropriados, eram antes residências alugadas pelo governo, quase todas estas localizadas ao redor da praça da matriz. Posteriormente é que foram sendo construídos para seus devidos fins. O comércio, praticamente inexistente, sobrevivia das pequenas mercearias ali contadas e que eram mais visitadas durante as feiras semanais. A Vila constituía-se, em sua maior parte, de casas geminadas, concentrada num pequeno número.

Entretanto, dentro desse diminuto quadro urbano, a Igreja se apresenta em seu estilo barroco, ocupando uma posição de destaque. Assim como na grande maioria das cidades do Nordeste, ela, em sua edificação monumental, se sobressai dentro do núcleo urbano, uma

---

<sup>59</sup> Até o primeiro quartel do século XX, era denominada de intendência a repartição onde funcionavam os órgãos da administração municipal. Após essa data passou-se a utilizar a designação de prefeitura. (Cf. CARTAXO, Rosilda. Estrada das Boiadas. Op. Cit. p. 118).

<sup>60</sup> Cf. Idem. Op. Cit. p. 138



herança do Brasil colonial. Em São João do Rio do Peixe, a Matriz apresentava-se como um “embrião da nascente povoação”<sup>61</sup>, destacando-se dentre o pequeno número de casas que constituía a dita Vila. Com as suas duas torres apontadas para o céu, parece revelar a manifestação do homem num constante contato com Deus, na busca dos seus prenúncios. A Igreja em seu magnífico corpo arquitetônico, no caso São João, atrai em sua grandiosidade e estética a formação do núcleo. Além de sua composição política desempenhar um papel de grande poder no meio social como formadora da conduta moral e cultural da comunidade, revela-se na sua materialidade a principal simbologia do sagrado ali, e muito mais quando toma o conceito de “a Casa de Deus”. Para não cair em contradição é importante lembrar que a célula mater daquela cidade foi, na verdade, a Fazenda São João, de propriedade do seu fundador.

Em inícios do século XX a Vila, já desmembrada totalmente do município de Sousa, destacava-se em suas principais funções: centro administrativo, onde funcionava a Câmara, Intendência e Comarca; espaço do município onde está edificada a Matriz como sede para onde convergem as manifestações e rituais da religião católica da Vila; um terceiro destaque era o fator produtivo, a cidade era evidentemente o principal ponto “... de intermediação de mercadorias produzidas pela economia agropastoril”<sup>62</sup>. A Vila funcionava já como centro de convergência de alguns povoados situados dentro da Freguesia. Entre estes, se destacam: Belém, hoje cidade de Uiraúna; Picada, atualmente sede do município de Triunfo; Canto do Feijão que após sua emancipação leva o nome de Santa Helena; Barra do Juá, atualmente vila pertencente à cidade de Triunfo. Acrescenta-se a estes todo o setor rural, espaço da produção econômica centrado na criação de gado, produção de algodão e agricultura de subsistência.

A impressão que se faz da dimensão da cidade, preconizando-a a partir do comércio como fator de dinâmica, “... a rua era pequenininha, as feiras era assim, nas bodegas”, depara-se com a imagem do mercado público, como o espaço apropriado para a troca de mercadorias. Sua edificação data-se do ano de 1918, possivelmente já pra atender a uma certa demanda da atividade econômica manifestada semanalmente pelos feirantes locais e adjacentes numa prática pouco ativa<sup>63</sup>. As casas comerciais que circundavam o mercado público, reunidas num pequeno número, vêm de datas anteriores.

---

<sup>61</sup> Cf. OCTÁVIO, José. Igreja e Igrejas na Expansão Setencista. In: \_\_\_\_\_. (Org.). *A Paraíba das origens à urbanização*. João Pessoa: UFPB/FUNAPE/ Fundação Casa de José Américo, 1983. p. 83

<sup>62</sup> Cf. GONÇALVES, Célia Regina et alii. Op. Cit. p. 20

<sup>63</sup> A maioria desses prédios foi tombada pelo IPHAEP (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA) transformando-os em Patrimônio Histórico da Paraíba pelo decreto nº 22.917 de 03 de abril de 2002, publicado no Diário Oficial do dia subsequente, foi homologada a Deliberação

Segundo José Américo, em sua obra “A Paraíba e seus Problemas” editado pela primeira vez em 1923, o Município de São João do Rio do Peixe apresentava uma população de 14.387 habitantes, um pouco acima da cifra de Cajazeiras que contava um número de 13.759, e menor que a população de Sousa que apresentava uma quantidade de 23. 241 habitantes<sup>64</sup>. As relações desses números não contribuem muito para se tirar conclusões sobre a dimensão da cidade. O fato é que esses números de habitantes expressos acima são referências a todo o município e não a cidade, o que nesse caso a cidade de Cajazeiras supera a pequena São João. Desde sua fundação como vila, São João já se apresentava como ponto de referência comercial para aqueles já citados aglomerados urbanos inseridos no mapa político do município. Aquele escritor, no já citado trabalho, faz uma ligeira referência ao setor urbano “... em São João do Rio do Peixe que eu deixara emperrado numa imutabilidade de 50 anos, se construíam mais de 20 casas...”<sup>65</sup>.

Diferentemente daqueles centros urbanos apontados por alguns historiadores como ensaístas do novo, particularmente os do outro lado do Atlântico, e seguindo estes as capitais brasileiras que se inserem na temática, o nosso povoado não apresentava quaisquer espetáculos do moderno. Perdida no tempo, apresentava-se do outro lado do mundo isolada do processo de dinâmica do desenvolvimento. Faremos então uma viagem sobre estas imagens na tentativa de encontrar uma possibilidade de reconstruir um passado, evidenciando vozes que anunciam a existência desses sinais que caracterizam o processo civilizador, para assim pensarmos numa realidade.

É bem verdade que na década de vinte ocorreu um relativo desenvolvimento urbanístico. Essa evidência é encontrada nos relatos orais. Um desses relatos, anunciam a construção de um certo número de casas na já citada vila. “Essa rua aqui” (rua Trav. Antonio Gonçalves) “foi feita, construída em 27, viu? Pra cá.” A senhora Orcina Pires tem uma certa preocupação em definir, mesmo que por uma forma indeterminada, ela tenta reconstruir o espaço estabelecendo os pontos aleatoriamente, as casas e seus donos que foram sendo construídas depois de sua permanência na cidade a partir de 1927. “Valentim Gonçalves fez aquela dele, reformou em 29. Pe. Jácome fez, Padre Barbosa fez aquela que morou o Pe Jácome. Pituxa, fez aquela muito boa. Valentim fez a frente muito bonita aqui... A padaria de

---

nº 0127/2001/CONPEC. O mapa de delimitação do centro histórico de São João do Rio do Peixe foi inserido na edição de 17 de dezembro de 2002 no já referido órgão público. ( Cf. TARGINO, Itapuan Bôto. *Patrimônio Histórico da Paraíba* 2000 – 2002. João Pessoa: Idéia, 2003. p. 66)

<sup>64</sup> O autor não faz nenhuma referência a data específica dos dados obtidos. Entretanto, podemos considerá-lo um número relativo. (Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit. p. 359)

<sup>65</sup> Cf. Idem. p. 375

Valentim era aqui. De 1929 pra 30 ele fez a padaria”. Grande parte dessas casas construídas durante a referida época expressa estilos arquitetônicos variados. Alguns fazem lembrar a arquitetura nouveau, outras apresentam fachadas em arte décor, todavia, é notável a predominância do estilo eclético. Percebe-se aqui que a edificação dessas casas é feita em um curto período diferentemente de um desenvolvimento natural, lento, como já vinha ocorrendo. A cidade foi tomando corpo, se constituindo numa nova dimensão e assim o espaço urbano foi se distribuindo, manifestando dessa forma uma certa dinâmica que germinava naquele momento”.

O senhor Leocádio Avelino, reconstrói, a partir de suas lembranças, o antigo quadro urbano da vila. Define-a, reafirmando o que descreve alguns colaboradores acima quanto à dimensão urbana. “Era pequena. Era do rio pra diante. Agora, ela não chegava ali, nem naquela bomba de Gilberto. Antigamente, ali<sup>66</sup> era coberto de muçambê e velame e pinhão. Era o que tinha. Passava uma raspagenzinha para Brejo das Freiras”.

“— O senhor chegou a conhecer aquele antigo cemitério?” “— Conheci. Ainda vi sepultando gente, porque aquele cemitério foi feito com a Igreja, com a Matriz, né? Depois em 32 levantaram aquele cemitério, ... que chama cemitério novo. Me lembro, eu ia mais papai. Papai trabalhava lá na construção. O mestre era mestre Cícero de João Pessoa. Levantaram ... o correio, o curral da matança.”

Seu Francisco Alves faz ligeiras referências sobre as dimensões urbanas: “— O senhor lembra da cidade na época que o senhor era criança?”. “— Só tinha umas quatro casas... ali, onde era, do correio pra lá, só tinha, eu alcancei, só tinha velame e pião”.

Em 1925 foi construída na parte oeste da cidade a estação ferroviária. Sua arquitetura apresenta forma retangular, como a maioria das estações do sertão, “sua volumetria demanda partido arquitetônico ... arrojado”. “Os adereços que caracterizam a platibanda” manifestam arquétipos dos ornamentos característicos do ecletismo. A plataforma se destaca com sua cobertura “independente, suspensa por mãos-francesas de ferro”, com o objetivo de abrigar os passageiros para embarque e desembarque<sup>67</sup>. Em relação aos prédios ali já existentes, aquele vinha exaltar um certo embelezamento arquitetônico, exibindo uma estética. Durante essa

<sup>66</sup> O informante faz referência a antiga fábrica São Luís, estabelecimento de beneficiamento de algodão. Área que identificava o fim do perímetro urbano. Situado atualmente à margem direita do final da Av. Jacob Guilherme Frantz, confluindo-se com o triângulo que dá acesso a saída para o Brejo das Freiras.

<sup>67</sup> Com referência ao estilo arquitetônico da estação é bom lembrar que na Paraíba apenas a estação da cidade de Bananeiras, edificada no mesmo ano, apresenta modelo semelhante. Nem uma outra cidade paraibana, exceto Campina Grande e João Pessoa, traz esse privilégio de uma preocupação estética. (Cf. CAVALCANTE FILHO, Ivan. Citado por TARGINO, Itapuan Bôtto. Patrimônio Histórico da Paraíba. Op. Cit. pp. 170-180)

época são também edificadas as casas dos ferroviários e do mestre-linha, estabelecidas em pontos diferentes ao longo da antiga rua 4 de Outubro. Em 1932 é a vez do prédio da empresa de correios e telégrafos obedecendo também a uma imponência arquitetônica. Nesse mesmo ano é edificado, ao norte do espaço que posteriormente vem ser transformado em praça pública denominada Pe. Joaquim Cirilo de Sá, o grupo escolar Joaquim Távora em estilo arquitetônico semelhante. Essas edificações públicas deram a cidade uma outra imagem.

Segundo o historiador Deusdedit Leitão “Só após a Revolução de 1930 começou a renovação da vila com os novos prefeitos que mudaram a sua paisagem urbana, dando-lhe um aspecto agradável com a abertura de novas ruas e praças que se estendiam ao longo da estrada de ferro. Como marco dessa transformação porque passou deram-lhe o nome de Antenor Navarro, ...”<sup>68</sup>

Em 25 de janeiro do ano 1932 a Câmara Municipal nomeia, através do decreto nº 47, os seguintes logradouros: Praça da matriz ao largo da matriz; Praça João Pessoa ao espaço localizado por traz da ferrovia entre outros. Alguns desses ainda permanecem até hoje nomeando o mesmo logradouro como a Praça da Matriz, a rua Djalma Dutra, a rua Siqueira Campos e a Travessa José Henrique Sobral atualmente referida pelo termo de rua do mesmo nome. Todos os outros tiveram seus nomes alterados por decretos do poder legislativo local, no passar dos anos.

Ao vestir seus topônimos, as ruas dão um sentido mais urbano a vila que vai abraçar a categoria de cidade seis anos depois. Essas mudanças geopolíticas foram reflexos de transformações econômicas e culturais por que passaram a cidade durante os decênios de 1920 e 1930.

Essa imagem é contraposta, por outro lado, por Anésio Leão em seu soneto intitulado “Só mudou de nome”, já mencionado antes, referindo-se à mudança do seu topônimo para o nome de Antenor Navarro, posteriormente publicado em 1940 em O ESTADO NOVO, periódico que circulava na vizinha cidade de Cajazeiras. Esse constrói a imagem da cidade definindo-a paralisada:

“Só mudou de nome/ Para o meu bem ou mal não sei ainda/ Nem precisou saber, tornei ao barro/ do São Joãozinho, hoje Antenor Navarro/ a todos surpreendo a minha vinda/ Não obstante ter luz e até ser linda/ Guarda a cidade o mesmo tom bizarro/ De há dez anos passados. Tudo é charro/ e triste e de uma letargia indefinida/ Nada mudou, melhor assim.

<sup>68</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Inventário do tempo: memórias. Op. Cit. p. 177

Podia/ talvez em troca dessa letargia/ dar-se prejudicial transformação/ Mudar o coração da gente sua/ Mas não, se este era bom, bom continua/ Só mudou de nome o meu S. João”<sup>69</sup>

Para o poeta, durante um decênio aquela cidade não apresentou nenhuma mudança, não sofreu quaisquer alterações. Apesar de ser hoje Antenor Navarro ela continua a ser a mesma São Joãozinho de antes, pequeno em sua dimensão. Apesar de seu brilho e certeza e até mesmo expressar um ar de beleza e graciosidade, conserva em si ainda um aspecto de excentricidade e esquisitice. Após um decênio não mudou nada, pelo contrário ela ainda continua num profundo estado de sonolência, parada. Parecendo estar entorpecida ela não acorda. O poeta encontra uma vantagem na permanência desse quadro. É que uma possível transformação material traria em seu bojo a possibilidade de que o humano sofresse alguma alteração.

Talvez o poeta exigisse uma mudança visível, que viesse dar uma outra dimensão a cidade. Está intrínseco também um repúdio, uma declaração de sua inconformidade com uma imposição na mudança do nome. “No princípio era o silêncio... O progresso chega lento às cidades do interior. Pouco a pouco ela vai se libertando. Tomando nova dimensão. O aperto em entre a cultura de Cajazeiras e o poder econômico de Sousa apagam os ‘satélites’ do sertão”<sup>70</sup>. O processo de desenvolvimento estava ligado a um conjunto de fatores, tanto ao econômico, como também as questões cultural e política respondiam por grande parte desse atraso. Primeiro porque era o algodão que sustentava o comércio. Segundo a cidade abrigava um único centro educacional criado no ano 1932.

Ao discutir o crescimento e desenvolvimento da cidade de São João do Rio do Peixe em “estrada das boiadas”, a autora, recorre a Coriolano de Medeiros quando em suas reportagens ‘Leste Oeste’ descreve um diálogo com Antonio Morcego, “o preto esguio, bom serviçal de boas maneiras, nato e criado ali” o qual aponta o fator responsável pela expansão urbana: “Quem fez crescer isto foi Lampeão, muito antes da estrada de ferro, quando ele começou a cruzar as terras de S. João o pessoal do município que morava nas fazendas correu com medo para aqui morar, as casas eram poucas, começaram a construir e encheram a vila. Aí está porque eu disse que foi Lampeão quem fez crescer isto. Lampeão começou e a estrada de ferro fez o resto.”<sup>71</sup>.

<sup>69</sup> Citado em. CARTAXO, Rosilda. Estrada das Boiadas. Op. Cit. pp. 135-136

<sup>70</sup> Cf. Idem. p. 136

<sup>71</sup> Cf. Idem. p. 137

Essas imagens também são construídas por alguns dos colaboradores desse trabalho. Esses relatos mostram, da mesma forma, uma semelhante versão quando define que o cangaceiro, de uma forma indireta, afugentou uma boa parte da população do campo que amedrontada encontrou na vila uma certa segurança: “Depois dos oito anos..., não, eu adoeci aí minha avó mandou me chamar para me tratar, uma pneumonia. Aí, depois veio a turma de Lampião, aí minha avó mandou chamar praqui, eu fiquei aqui, pronto”. Mais adiante reforça: “Foi no tempo de Lampião que os matutos vinham tudo construir casa aqui, pra poder trazer a família pra cidade por causa de Lampião”. (Orcina Pires)

“Quem aumentou São João foi o chefe. ... Sabe que São João é uma cidadezinha boa? Vai crescer? Aí o povo começou a correr pra rua. Encheu de casa, né? São João começou a crescer com o povo”. (Francisco Paizinho)

Temos aqui duas manifestações que evidenciam a afirmação de Rosilda Cartaxo. A primeira faz uma referência a Lampião como responsável pela fuga dos homens do campo para a cidade. Todavia, esse pensamento está muito distante de uma evidência. A segunda procura situar-se numa posição mais concreta quando menciona a ferrovia como a propulsora do núcleo urbano de São João. Ao dizer “Quem aumentou São João foi o chefe”, o colaborador reafirma falas suas anteriores, quando alude a ferrovia a uma luta do Pe. Sá, e seguidamente deixa claro que é com a chegada do trem que a cidade se desabrocha despertando para o progresso.

Os colaboradores procuram explicar em suas observações as razões pelas quais a cidade saiu do período de estagnação e entrou no tempo da dinâmica do processo civilizador. Momento este que, de uma certa forma, evocava em seu âmbito o progresso. As pessoas procuravam a cidade na busca de um ambiente mais sociabilizado na tentativa de se afastar de um espaço isolado do mundo, escondido nas matas onde os homens levavam uma vida pacata. A chegada da ferrovia, semanal ou cotidiana, oferecia a cidade um movimento constante de certas novidades.

“— E esses frontais? Tinha um mestre especial que sabia trabalhar?” “— Tinha. Essa casa de ... Valentim, Pe. Jácome, quem fez foi o mestre Coquinho. Ele quem construiu essas casas, fazia essas coisas bem bonitas, desenhava tudo.” Essa arquitetura que ora se apresenta vem na verdade dar um aspecto de embelezamento a cidade. Os frontais das casas foram muito deles produzido nos anos 20 e 30 por exigência de um modelo que adentrava aquela pacata povoação.

Era na verdade a imposição do progresso modelando um novo quadro urbano, através das residências que iam se apresentando a partir daquele momento com seus detalhes frontais, alguns compostos de uma simplicidade, outros apresentando formas mais trabalhadas. Essa arquitetura denuncia a passagem de mestres-de-obras qualificados para tal trabalho. Aqui podemos encontrar certas influências e valores responsáveis pela arte e estética urbana e, muito mais que isso, um cuidado no embelezamento da cidade. Para muitos, essa preocupação com a urbe era a influência do civilizado.

Esse novo que ia aos poucos redesenhando a paisagem urbana e imprimindo-lhe uma imagem de arte, tanto no seu expandir ou mesmo no seu revestir-se interiormente, não é revisitado apenas pelos documentos tradicionais ou mesmo por aqueles arqueólogos da memória, mas são também colhidos e eternizados pelo olhar prismático dos fotógrafos. Passemos então a olhar também desse outro pináculo, fazendo um percurso em outra fonte na busca de alguns sinais que denunciem esses quadros de mudanças e transformações por que passou a cidade, descritos acima. Refiro-me à fotografia, que será explorada a partir desta página sem fugir de suas limitações como documento dentro do campo científico.

Entretanto, vamos antes atender a uma inquietude de como a fotografia pode tornar-se fonte documental como índice para se estudar de uma realidade. Essa arte nasce no século XIX e vem revolucionar a história da imagem. Surge então como documento que descreve com exatidão o acontecimento e vem transformar-se numa informação visual da modernidade. Ela vem dar cor ao que existiu de fato ou tornar a possibilidade em existência concreta. O mundo passa a ser visto num pedaço de papel mais como espelho, uma realidade. “O mundo, a partir da alvorada do século XX, se viu, aos poucos, substituído por sua imagem fotográfica. O mundo tornou-se, assim, ‘portátil e ilustrado’.”<sup>72</sup>

Com a descoberta da fotografia nascia junto não apenas “..., a inusitada possibilidade de autoconhecimento e recordação, de criação artística,” mas também “de documentação e denúncia graças a sua natureza testemunhal...”. A sua característica de elemento de informação veio contribuir como documento da história. Pois mesmo com uma ‘*expressão da verdade*’ tornou-se para a história um novo documento<sup>73</sup>. “Toda fotografia é um resíduo do passado. Um artefato que contém em si um fragmento determinado da realidade registrado fotograficamente”. A fotografia, seja qual for, foi feita num determinado espaço natural e/ou social e num determinado diminuto tempo. “O artefato fotográfico, através da matéria (que

---

<sup>72</sup> Cf. KOSSOY, Boris. *Fotografia & história*. 2 ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001. p. 27

<sup>73</sup> Cf. Idem.

lhe dá corpo) e de sua expressão (o registro visual nele contido), constitui uma fonte histórica”<sup>74</sup>.

A “... imagem fotográfica tem significados evidentes, aparentes e latentes, perceptíveis após um primeiro olhar, que lhe conferem uma comunicação instantânea, capaz de dispensar mediações”<sup>75</sup>. Contudo, é necessário compreender que como prova essa fonte não pode ser vista e explorada como uma verdade em si. E para tomá-la como documento achei melhor dar limites a essa visão do real a que discuti acima. Pois como as outras fontes, a fotografia apresenta também sua incompletude, dando-se por satisfatório como parte integrante para a construção do acontecimento, até porque ela “têm vieses específicos e exprimem, na maior parte das vezes, um aspecto limitado da questão focalizada pelo pesquisador”. Ela vem recompor partes, preencher lacunas, deflagrar imagens, contrapor conclusões e libertar dúvidas<sup>76</sup>.

A iconografia possibilita um outro olhar sobre o passado, mesmo sendo uma imagem de segundos cristalizada sobre o prisma da objetiva. “A imagem fotográfica é o que resta do acontecido, fragmento congelado de uma realidade passada, informação maior de vida e morte...”<sup>77</sup>. Esse documento dar-nos outro viés para explicar tais acontecimentos. Para tanto, elegemos um conjunto de fotografias que revelam o quadro urbano da cidade em estudo dentro do espaço de tempo delimitado<sup>78</sup>. Esse olhar não permanece isolado num único fragmento, será antes de tudo um jogo de cotejamento onde podemos observar as alterações ocorridas no quadro urbano. São na verdade, documentos que devem ser apreciados maduramente.

As imagens construídas a partir de fotografias além de nos revelar algumas transformações de caráter material, manifestam também a introdução de novas práticas culturais. Essas mudanças são atribuídas às influências internas e externas que ao serem

<sup>74</sup> Cf. Idem. pp. 45-47

<sup>75</sup> Cf. LEITE, Mirian Moreira. Fotografia e história: passagem do único para os múltiplos. In: *Retratos de família: leitura da fotografia histórica*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. p. 81

<sup>76</sup> Cf. Idem. p. 84

<sup>77</sup> Cf. KOSSOY, Boris. Op. Cit. p. 37

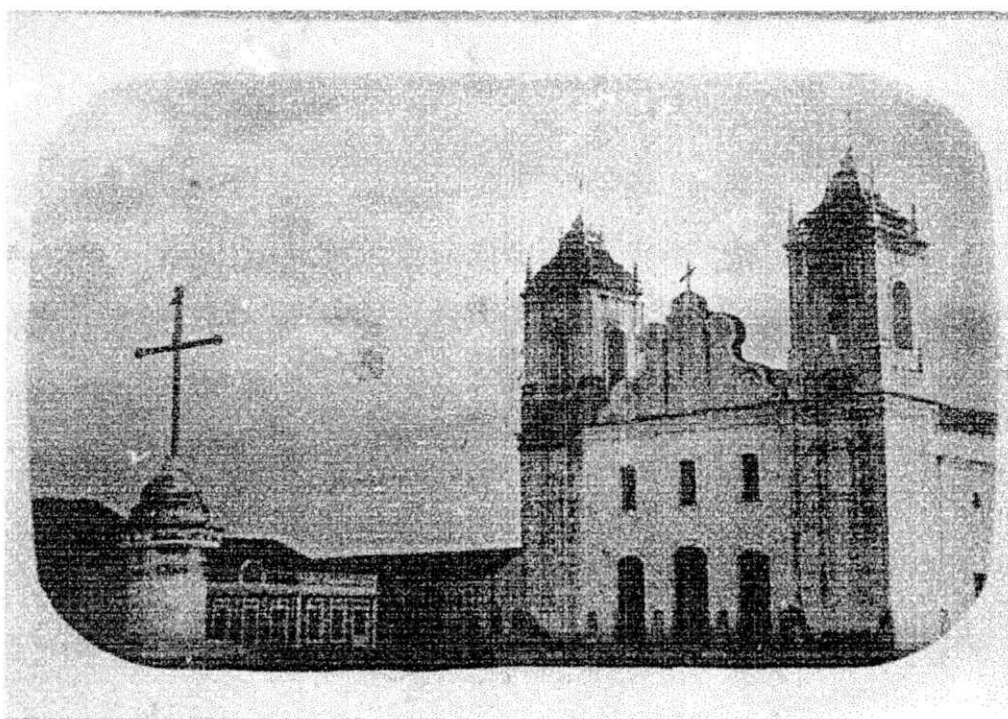
<sup>78</sup> As fotografias aqui utilizadas foram todas obtidas de arquivos particulares. Algumas não acompanham datas definidas, o que só é possível situá-las no tempo a partir de uma análise comparativa com outras imagens do conjunto a que elegi aqui. Essas imagens, a que selecionei para inserir neste trabalho foram realizadas entre os anos 1920 e 1960, recorte temporal a que se delimitou nossa pesquisa. Infelizmente não obtivemos nomes dos autores desses registros. Não encontrei nem uma fonte que indique a presença de fotógrafos permanentes nesta cidade. Trata-se de fotografias feitas por fotógrafos itinerantes. Contudo, são fotografias muitas bem elaboradas e situa-se numa época que se exigia um equipamento profissional capaz de alcançar excelentes imagens. Essa tecnologia custava um valor considerável o que exigia recursos, e possui-la simplesmente por esporte representava um certo padrão de vida do dono. Isso que nos leva a crer que possivelmente todas elas tenham sido feitas por profissionais e não por amadores.



inseridas passam a reconstruir uma nova paisagem urbana em nome do progresso e da modernidade. Para tornar patentes essas conclusões, procuro estabelecer uma análise comparativa entre tais fotografias levando em consideração a data específica.

Partirei então para a análise desses fragmentos que ecoam um passado esquecido ou mesmo deturpado pela história daquela cidade. Reconstituo a arquitetura urbana, encontrando vestígios da ação do homem, revisitando multidões, sobrepondo-as para tornar evidente as permanências e as transformações ocorridas.

A primeira fotografia, datada de 31 de dezembro do ano 1924<sup>79</sup>, revela-nos um fragmento da história daquela vila. O principal prédio torna-se um alvo do fotógrafo que o escolhe como um cartão postal daquele povoado. A foto foi feita em sentido noroeste-sudeste deixando ao fundo parte da principal rua, hoje Av. Tab. José Cândido Dantas.



**Foto 1:** Matriz Nossa Senhora do Rosário e o seu antigo cruzeiro destruído alguns anos depois. Imagem clicada no ano de 1924. Ao fundo Avenida Tabelaio José Cândido Dantas, entrada da Cidade. (Fonte: Acervo da senhora Neuminha, São João do Rio do Peixe - PB)

Aqui, a imagem em si denota uma aparência de solidão, um verdadeiro vazio ou, metaforicamente falando, uma arquitetura em prece. A igreja e o cruzeiro parecem olhar um para o outro eternamente como se juntos emanassem gestos de Deus. Por que o fotógrafo escolheu esses objetos para fotografar dentre outros existentes ali? A vila estava sintetizada

<sup>79</sup> O que nos foi alegado é que a primeira fotografia que revela aspectos urbanos de São João, até agora encontrada foi a primeira foto acima datada, feita dois anos após a chegada da ferrovia. Com a presença desse novo meio de transporte, a vila tornou-se comunicável com o mundo.

numa simbologia da religião cristã. “Por um instante, cessa todo movimento: a cidade está vazia. É assim que fotógrafos ulteriormente poderiam fixá-la, como espaço de objetos inanimados, como ruína arqueológica precoce. A civilização liberal é mais um fantasma nessa cadeia de ilusões. (...) o fotógrafo é o arqueólogo contemporâneo: ante a insistência dos espectros civilização e progresso na ronda das mercadorias, a fotografia é como uma derradeira lágrima, prismática, chorando por phantom city”<sup>80</sup>.

Feita em outro ângulo, porém revelando o mesmo espaço, a foto seguinte denuncia uma outra imagem. Atribuída ao ano de 1936 proclama um evento raro, uma multidão que se aglomera no patamar da Igreja na espera da chegada do missionário Frei Damião de Bosano que em suas peregrinações pelo Nordeste, visita aquela localidade pela primeira vez.



**Foto 2:** Multidão sobre o pátio da Matriz do Rosário na espera da chegada de Frei Damião de Bozano na sua primeira visita a cidade de São João, em 1936. (Fonte: Acervo do sr. Rogério Galvão, São João do Rio do Peixe – PB)

Percebe-se verdadeiramente uma multidão em expectativa, prenunciando algo porvir. O estado de entusiasmo se faz presente no desejo de ser alcançado pela objetiva. Isso é notável nos detalhes que formam a fotografia. Ao explorá-la encontramos do lado esquerdo um sujeito numa posição superior, sobreposto aos outros como se estivesse em cima de algo, situado em conformidade com os que ocupam o patamar, o que revela a preocupação em está presente na fotografia. Num ponto acima simetricamente, notamos a presença de pessoas nas

<sup>80</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: A modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 30

janelas da igreja, como se estivesse admirando o movimento de outro ângulo. No lado direito inferior encontra-se um grupo que se destaca dos demais, quando senhores bem trajados parecem ser os que mais se preocupam com o momento. As crianças aparecem sentadas manifestando uma organização exigida pelo fotógrafo. Algumas pessoas parecem se posicionar para a foto, paralisando o corpo, enquanto outros, num reflexo, desprendem-se da atenção daquele instante voltando-se para o que estava mais próximo. É bem provável que esses gestos de inquietude foram provocados pela elevação da temperatura produzida pelo sol. As interposições dos corpos e dos prédios à luz solar causando sombras, denunciam um final aproximado da manhã.

Ao colocarmos uma imagem sobre a outra num trabalho de análise comparativa, descobriremos a manifestação de algumas mudanças que transcorreram durante um determinado espaço de tempo de aproximadamente nove anos. Notamos inicialmente a ausência do antigo cruzeiro de madeira com seu pedestal de pedra, provavelmente do século XIX. Observando detalhadamente encontramos outra mudança, a fachada inexistente em algumas casas na rua principal (hoje Av. Tab. José Cândido Dantas) em confluência com a rua atualmente denominada José Henrique Sobral. A construção de parte desses frontispícios manifesta a existência de uma preocupação em dar certo embelezamento ao setor urbano. A demolição do velho cruzeiro consigna a infiltração de uma visão de modernidade. Parecem está ausentes também os quatro jarros de cantaria existente em cada uma das torres e que estão presentes na primeira fotografia. Todavia, podemos encontrá-los em outra imagem de data posterior.

Aqui, também notamos a presença do que parece ser elementos modernos. O primeiro situado na margem esquerda da imagem parece entrar em sintonia numa linha reta com o segundo que está posicionado na parte inferior direita da igreja, à margem do rio. São postes que entram em conformidade com os antigos postes de madeira de iluminação pública, inaugurada em 1934. Isso vem evidenciar a data a que é atribuída à foto.

Temos aqui, clique com objetivos diferentes. Na primeira percebemos que o fotógrafo anuncia a arquitetura tomando-a como uma figura com seu padrão estético. O autor buscou gravar um conjunto, enquadrando a igreja e o cruzeiro como parte integrante, um monumento que trata da mesma simbologia, definindo-a muito mais como um cartão postal. Essa imagem é contraposta pela segunda onde o autor retrata um evento. Algumas pessoas pousam para o fotógrafo enquanto que outras continuam em movimento sem dar-se conta do acontecimento.

As informações visuais dispostas acima vêm recuperar um passado praticamente perdido na memória dos homens. Apenas os colaboradores deste trabalho oferecem fragmentos, em suas viagens aos tempos vividos e idos, para a reconstrução desse passado. Aquelas imagens visuais isoladas não falam por si só. A primeira revela a cidade vazia, sem eco de vida. Enquanto que a segunda, constitui-se num movimento arrebatado e interrompido num instante de tempo. É bem verdade que “toda fotografia representa em seu conteúdo uma ‘interrupção’ do tempo e, portanto, da vida”. Entretanto, essa “interrupção” se caracteriza como uma descontinuidade passando a se articular com o processo histórico a que está inserida. “Sem antes, nem depois; é este um dos aspectos mais fascinantes em termos do instante contínuo recortado da vida que se confunde com o nascimento do descontínuo do documento”<sup>81</sup>.

O documento exige, para sua compreensão, a comunicação com outras fontes para que possa respirar e encontrar sobrevivência. Para a recomposição de sua arquitetura interior e a formação de uma teia de sentidos, ele suplica pelos vínculos que lhe sustentam. A que estão vinculadas aquelas fotografias? Os conteúdos existentes nelas estão ligados a um contexto histórico que podem dar-lhe sentido. Refiro-me aqui a uma questão especificamente cultural, mais as mudanças e permanências que podem ser percebidas no conjunto de imagens que ora exploro. “Cada imagem documenta um assunto singular num particular instante do tempo, ...”<sup>82</sup>, mas juntas simultaneamente, numa continuidade de descontinuidades, elas podem revelar um quadro de permanências e transformações.

Esses documentos visuais não revelam apenas as mudanças matérias ocorridas durante certo período, como o quadro urbano no que diz respeito às edificações modernas voltadas à estética da cidade. Em cada uma delas reside “um inventário de informações acerca de um determinado momento passado”<sup>83</sup>. A reconstituição da arquitetura interior de cada um desses documentos dar conta de um conjunto de elementos que passam a representar uma época, uma *existência eternizada*. Neles, estão intrínsecos valores, costumes, hábitos, fazeres e saberes de época. As introduções desses valores são imperceptíveis num primeiro olhar, pois eles além do que o fotógrafo quis mostrar. Ao penetrarmos profundamente perceberemos a construção de um novo discurso.

---

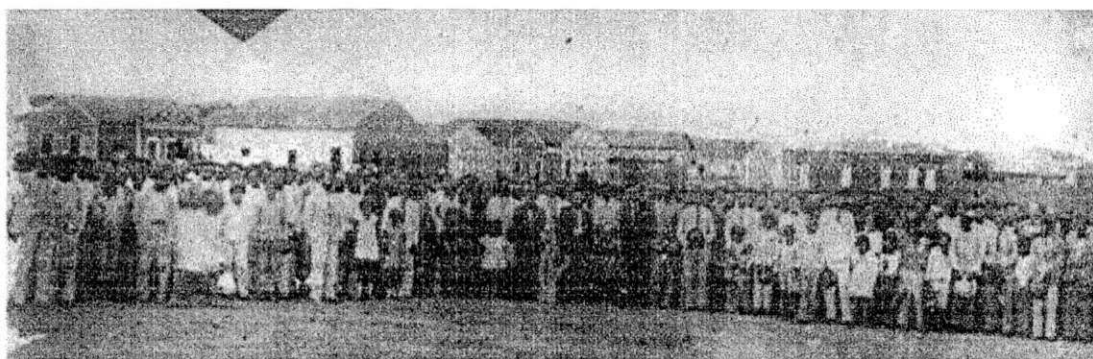
<sup>81</sup> Cf. KOSSOY, Boris. Op. Cit. P. 44

<sup>82</sup> Cf. KOSSOY, Boris. Op. Cit. p. 80

<sup>83</sup> Cf. Idem. p. 101

Em outras fotografias de anos posteriores, podemos perceber a permanência de certos costumes e inovações concernentes ao um novo cotidiano. Para tanto, basta fazermos uma comparação da imagem abaixo com as que seguem mais adiante. Essa análise nos permitirá perceber as modificações sofridas pela cidade.

Uma fotografia datada do ano 1931, revela-nos o que era aquele espaço urbano há alguns anos anteriores. O que vem ser um espaço de sociabilidade é antes uma várzea. Isso pode ser observado quando esta nos mostra um acontecimento extraordinário.



**Foto 3:** Multidão posa para a fotografia durante o evento fúnebre do sacristão José Henrique Sobral, as margens sul do antigo Cemitério onde foi erguida, após a sua demolição, a Capela de São Francisco. Fragmento de 1931. (Fonte: Acervo do sr. Antônio Nogueira, São João do Rio do Peixe – PB)

Novamente uma multidão de pessoas aglomeradas paralelamente num sentido de anunciar sua presença naquele momento. Trata-se do préstito fúnebre de José Henrique Sobral, político e sacristão da igreja durante muitos anos.

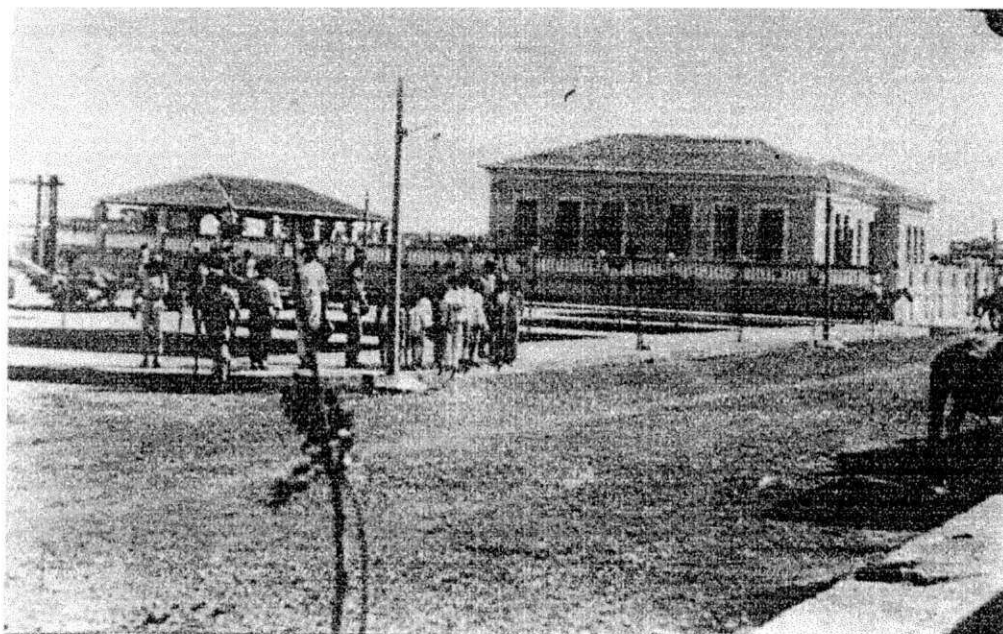
O clique fotográfico foi feito a partir das proximidades do antigo cemitério, e que foi destruído alguns anos depois. Desse local o fotógrafo posicionou sua máquina voltada levemente para o sudeste. Ao fundo vê-se velhas casas da atual rua Cel. Jacob Frantz, outrora denominada rua 4 de Outubro. No canto direito acima se nota uma casa que apresenta um telhado diferente. Trata-se da residência de dona Cotinha edificada em 1927. esta afirmação está na fala da senhora Orcina Pires.

Organizados numa posição preestabelecida, os personagens situam-se na fotografia emanando um ar de intenso pesar. Revestidos de formalidade, eles encenam o silêncio revelando um profundo respeito ao morto, eternizando a sua companhia num último encontro. A multidão também revela interiormente a existência em vida de uma posição do falecido na



vida social da comunidade. Além disso, numa verdadeira atenção ao fotógrafo os personagens permanecem petrificados<sup>84</sup>.

Um ano depois, esse espaço sofre alterações que transformam o caráter citadino. É o que se pode ler no vestígio iconográfico abaixo. Há aqui um outro quadro onde a alteração é visível. O espaço sofre uma verdadeira transformação constituindo-se num espaço de sociabilidade.



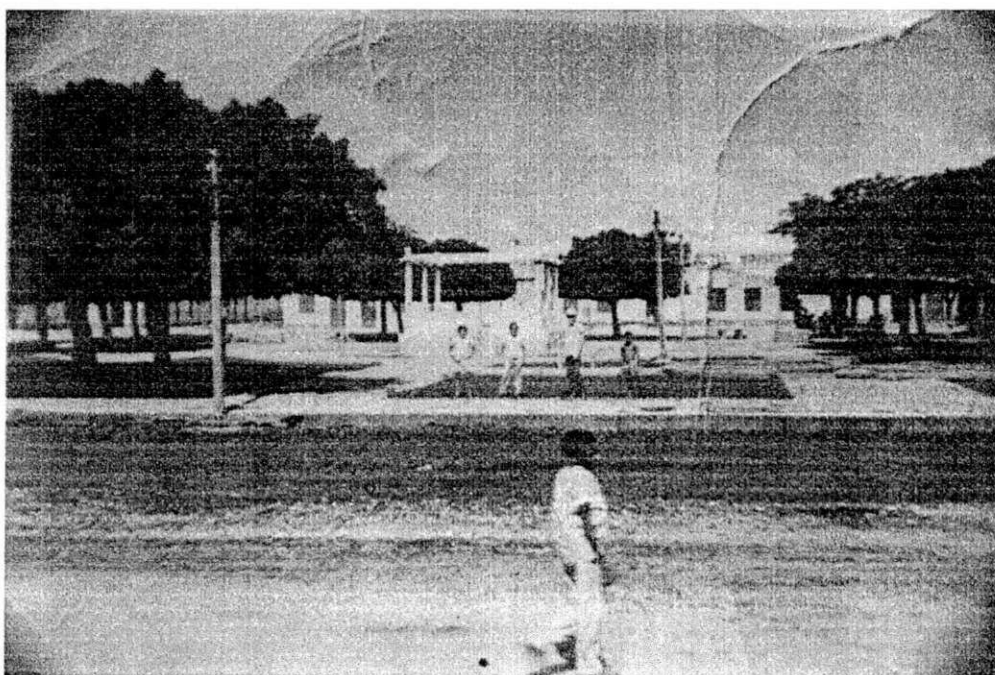
**Foto 4:** Pça. Joaquim Cirilo de Sá ambientando pedestres em movimento. Na margem esquerda se ver parte do coreto. Ao fundo o Grupo escolar Joaquim Távora, edificado em 1932. (Fonte: Acervo da senhora Neuminha, São João do Rio do Peixe-PB)

Em 1932 é construído á margem esquerda, no sentido sul-norte, da Av. 4 de Outubro, o grupo escolar Joaquim Távora. Na mesma fotografia pode-se observar a praça João Pessoa e que foi posteriormente denominada Praça Pe. Joaquim Cirilo de Sá. No lado esquerdo superior vê-se parte do antigo coreto cortado pelo fotógrafo, possível parte que lhe interessava no documento. O que se nota é que este enquadra todo o grupo escolar como parte específica da fotografia. Infelizmente não se tem a data exclusiva em que foi feita. Os transeuntes que ora trafegam aquela área urbana denunciam o movimento semanal, possivelmente um dia de feira, já que existem na parte esquerda animais amarrados descansando e outros em montaria, o que revela a presença de pessoas habitantes da zona rural, praticamente os únicos a andarem

<sup>84</sup> Até os anos 1930 "... as condições técnicas (...) exigiam um tempo prolongado de exposição" para se obter a reprodução da imagem. Para tanto era necessário que o objeto que se fosse fotografar estivesse em completo repouso, pois um só movimento tornava esse objeto ausente no resultado final da imagem. (Cf. LEITE, Mirian Moreira. Op. Cit. p. 87)

a cavalo. Esse momento pode ser compreendido também como a expectativa da chegada da maria-fumaça.

Em contra partida numa outra imagem fotográfica, o mesmo espaço apresenta uma outra modificação. Embora mais simples essa mudança venha contribuir para uma alteração no cotidiano dos sujeitos que habitam tal espaço. Não apenas pela alteração do logradouro, mas no cerne dessas transformações está inerente a introdução do moderno, o trem de ferro. Ao considerarmos a existência desse novo podemos, então, falar da invenção de um novo cotidiano.



**Foto 5:** Antiga Praça Pe. Joaquim Cirilo de Sá, ladeada de Figueiras. No centro o velho coreto, espaço outrora de encontros. Ao fundo letreiros do antigo hotel Navarrense. (Fonte: Acervo do sr. Rogério Galvão, São João do Rio do Peixe – PB)

Desta vez a imagem é gravada a partir do lado inferior da estação ferroviária. Aqui o fotógrafo enquadró o espaço a partir de outro ângulo, a própria praça em si. Nota-se alguns personagens na espera do clique fotográfico, além do transeunte que passa despercebido e daqueles repousados nos bancos que não revelam os menores interesses de se inserir no congelamento da imagem.

O que era antes simples mudas de plantas como é visto na foto anterior, surgem frondosas árvores. As figueiras que se estendem nas laterais redesenham o largo, dando-lhe um aspecto de vida. A sombra torna os encontros mais presentes e demorados já que os passantes encontram um certo abrigo nelas. Os bancos ali existentes dão conformidade aos

seus visitantes que se abrigam nas sombras das figueiras. Nota-se a presente luz elétrica com suas luminárias distribuídas.

Esse conjunto de fotografias<sup>85</sup> a que foram apresentadas acima, é na verdade, fragmentos que vem denunciar a existência de algo num determinado espaço/tempo. Alguns desses objetos já não existem mais, outros sofreram grandes transformações após sua cristalização no papel fotográfico. Essas imagens cristalizadas são “reflexos de existências/ocorrências conservados congelados pelo registro fotográfico”<sup>86</sup>. Esses reflexos congelados evidenciam um passado revestido de transformações ocorridas num relativo intervalo de tempo.

Essas transformações são lembradas em partes pelos colaboradores. Algumas delas revestidas de emoções afloradas com celebração, saudades clamando passagem de volta, e/ou denúncias de um descuido público. Uma dessas vozes recorda com saudade o antigo cruzeiro no pátio da matriz demolido entre o período final dos anos 1920 e início dos anos 1930. Ao ver a fotografia, dona Aurílea relembra a sua infância e “re constrói” com palavras um passado longínquo, momentos de sonhos, alegrias: “... eu brinquei tanto ao redor deste cruzeiro. Tive tanta pena porque arrancaram esse cruzeiro”.

Essas imagens também fizeram parte da vida da senhora Orcina Pires. Ela recorda, em suas memórias, a existência desse monumento sagrado da simbologia cristã. “tinha um cruzeiro muito bonito lá. ... Ai tirou. Era muito bonito.” Tanto essa fala como a anterior, deixam transparecer imagens de um passado que parece ter sido ceifado de suas vidas.

Esses ecos de revoltas continuam a revelar outros feitos em nome do progresso. Como exemplo o velho campo santo situado próximo à estação, onde se encontravam os restos mortais dos antigos fundadores, foi destruído para a construção de um novo cemitério no ano de 1932, sendo mais afastado da cidade. A urbe estava crescendo.

“Porque desmanchou o cemitério?” Seria realmente essa prática feita em nome do *progresso*? Fala da revolta de uma pessoa de sua família: “Por que os antepassados dela eram todos enterrados lá”. Ela reconhece o valor histórico do campo santo: “Os Dantas velhos, antigos fundadores... muita gente se revoltou, muita, muita gente se revoltou.” (D. Aurília)

<sup>85</sup> “Os conteúdos” de parte “dessas imagens mostram assuntos geralmente bem organizados em sua composição e aprioristicamente petrificados, antes mesmo do congelamento fotográfico”. São, na verdade, imagens estereotipadas num sentido estético, enquadrados de uma tal forma para adquirir certa perfeição. A influência ideológica do autor fotógrafo está presente em todas elas, seja “nas ruas quase sem vidas” se já na retratação de multidões. (Cf. KOSSOY, Boris. Op. Cit. P. 105)

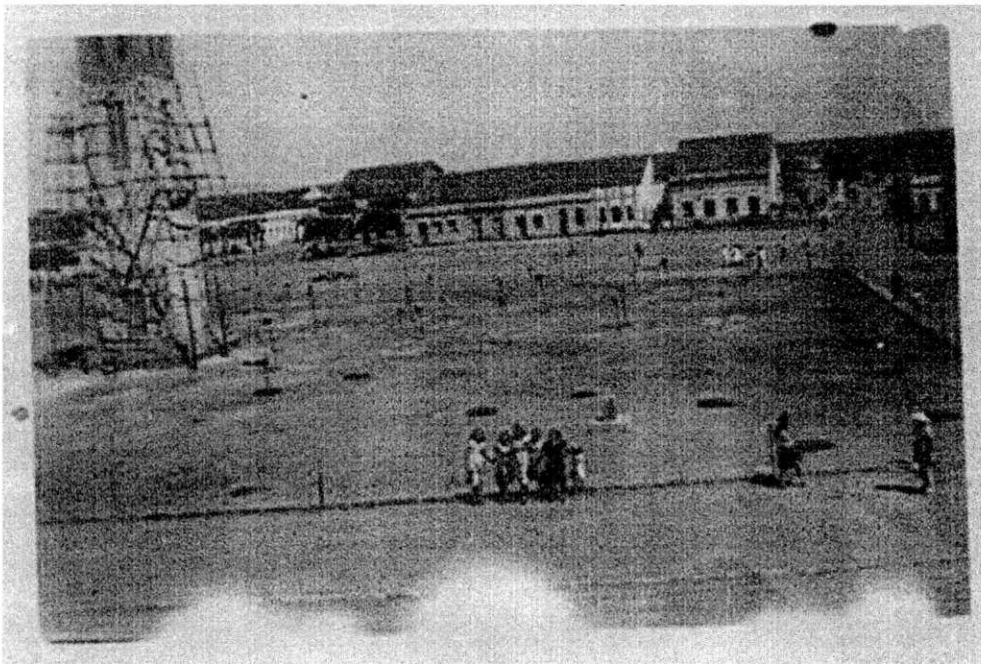
<sup>86</sup> Cf. Idem. p. 28



“... o antigo cemitério foi destruído, foi. Onde estava os ossos do meu tio Zeca... ali, todo canto tem seu cemitério, conserva... foi uma coisa muito horrível.” (Nilda Cartaxo).

Em nome de que são praticadas essas ações? A demolição do cruzeiro como também a destruição do antigo cemitério se apresenta como uma ação de reconstrução e reurbanização da cidade. Retirar esses elementos antigos, como o cruzeiro, e ou transferir, no caso o cemitério, para parte exterior do setor urbano no sentido de dar uma outra dimensão à vila, representa um pensamento fundamentado num ideário progressista. Essas práticas “atendem as exigências” da modernidade e do progresso. Expandir a cidade e dar-lhe uma outra imagem, reconstruindo-a esteticamente. É que cemitério em plena zona urbana não era de bom tom, depunha contra as práticas *civilizadas* da boa higiene.

Temos a seguir mais duas informações visuais que apresentam o setor urbano central e que vem fazer conhecer a relativa dimensão da cidade, durante os anos 1950. É de se notar que o traçado escolhido pelo(s) fotógrafo(s) a partir de uma das torres da igreja, onde o foco principal é a praça da matriz, já exibindo em seu ponto equidistante a tão propalada “coluna da hora”, mostra uma verdadeira preocupação deste(s) em construir(em) *imagética* e esteticamente a urbe através de um olhar que denota um profundo entusiasmo.



**Foto 6:** Praça da matriz apresentando-se em reconstrução com mudas de plantas e acabamento da coluna da hora. No fundo, rua J. F. Formiga. Fotografia feita entre os anos 1952 a 1955. (Fonte: Acervo da senhora Selma Pires, São João do Rio do Peixe-PB).

A primeira dessas impressões visuais expõe à vista parte da cidade. A praça da matriz, conhecida antes como *uma várzea*, aparece com sua monumental coluna, ainda em estado de

acabamento. Cortada e afastada ligeiramente para a esquerda, pelo autor, parece querer quebrar a solidão daquele espaço. Ao fundo, vê-se estabelecida horizontalmente a rua J. F. Formiga comunicando-se com as duas principais avenidas dispostas no sentido vertical: à direita a denominada rua 4 de Outubro; à esquerda a atual Av. Tab. José C. Dantas.

Os objetos aprioristicamente escolhidos e enquadrados pelo autor ganham um desordenamento na imagem, quando não se sabe o que o fotógrafo estava tentando realmente selecionar. O foco da objetiva está voltado levemente para os personagens que se agrupam paralelamente defronte a igreja com os olhos erguidos para o alto das torres num gesto de expectativa e que manifesta um momento de descontração. Ao distanciar a máquina daquelas pessoas o autor desfocalizou-as e inseriu na imagem o conjunto arquitetônico da cidade.

As mudas de plantas situadas ao redor da coluna e protegidas por uma cerca de arame, estão dispostas de maneira que a distribuição destas apresentam distâncias iguais entre si. A arborização desse espaço entra em consonância com o arremate da obra central revelando uma certa preocupação do poder público com o logradouro no sentido de transformá-lo num lugar adequado ao passeio e dar-lhe um caráter urbanístico. Passando então aquele espaço a ter as qualidades inerentes e apropriadas de uma praça pública.

Ao fundo, a rua aludida acima exhibe o quarteirão situado além da praça, com as duas esquinas que apresentam casas de altura semelhante. À esquerda, a velha casa escondida atrás de pequenas figueiras exibindo acima das copas das duas árvores o arremate, uma ornamental platibanda com adereços que lhe é específica. Na margem direita, outra casa também se destacando, dentre as reunidas naquela quadra, também por seu estilo arquitetônico.

Em outra fotografia temos uma visão mais ampla da cidade desde o centro ao alcance dos últimos prédios que se estendem ao longo das ruas.

Temos aqui uma visão panorâmica da cidade exibindo em seu primeiro plano a *Coluna da hora*, situada no centro da praça da matriz, com seu relógio emblemático dando um aspecto de modernidade. É de se pensar que grande parte dos cidadãos passou, então, a estabelecer um cotidiano marcado pelos ponteiros. Além de exibir a hora, através de seu relógio estabelecido no último andar, a coluna, como prédio mais alto ali, dar um aspecto de observatório, como quem viesse vigiar a cidade. A sua altura e solidez vêm recompor aquele vazio, além de sua saliência que se figura como arquitetura estética que vem embelezar a cidade. Ao fundo, a pequena capela de São Francisco de Assis se sobressaindo com sua torre inclinada para o alto.



**Foto 7:** Pça. da Matriz vista de outro ângulo, desta vez, dando uma visão superior das ruas posteriores. Data atribuída ao ano 1957. (Fonte: Acervo da senhora Selma Pires, São João do Rio do Peixe-PB )

Observa-se que esta imagem, quando posta literalmente sobre a outra, apresenta uma leve mudança em seu aspecto material. A segunda fotografia vem a ser um momento secundário. As copas das figueiras, espalhadas ao redor da edificação pronta e acabada, já apresentam sombras. O fotógrafo se preocupou em lançar um olhar sobre a cidade a partir do alto.

Outra marca/sinal do moderno diz respeito ao trem de ferro, que dava vida à cidade. Para tanto, basta revolver esses documentos visuais num jogo comparativo entre ambos sem deixar de visitar as outras fontes. Pois que essa análise comparativa vem mostrar o que estava oculto. O cerne da questão está na razão da diferença entre os dois espaços como ponte de encontro público. Notamos um cuidado muito maior com a praça Pe. Joaquim Cirilo de Sá. Na época, além do coreto construído como elemento indispensável a estes espaços e os bancos dispostos nas laterais para o repouso dos passantes, a arborização vem dar vida àquele logradouro, pois que passam a abrigar os que ali freqüentam e que vêm se deleitar com o frescor das sombras. Diferentemente, o largo da matriz não vem oferecer esse bem estar, que se pode encontrar no outro, pelo fato de não abrigar aqueles elementos característicos de uma verdadeira praça, um ambiente de sociabilidade. Ali abrigava simplesmente festas tradicionais a que eram ligadas aos rituais simbólicos do cristianismo. “Antigamente o natal era aqui nesta praça. De noite a gente andando e comprando cachorro-quente...”. Por se encontrar em frente

à matriz, os transeuntes ocupavam aquele logradouro para os movimentos de antes e depois da missa do natal.

Todavia, o que transformou a praça Pe. Sá em ponto de encontro para onde convergia grande parte dos habitantes daquela cidade, além dos que visitavam, foi na verdade a estação ferroviária. Uma pequena multidão de curiosos aguardava costumeiramente a chegada do comboio ferroviário para encontrar pessoas e assistir ao desembarque e embarque de passageiros. Esses momentos tornam-se plausíveis com as afirmações de Aurília que os lembra como um passado próximo: “ficava todo mundo sentado na praça debaixo, era arborizado. Toda! Era bem bonitinha a praça. A mocidade ficava toda ali esperando o trem. Ai, quando saía, os passageiros tudo dando com os lenços. Ainda hoje me lembro”. Os movimentos da cidade se concentravam ali durante esses instantes. “Os passageiros em trânsito permaneciam nas imediações da pracinha, ou procuravam as pensões de Donana Bode ou Chico Crente para as refeições. Rapazes e moças da localidade, enquanto o trem ia e voltava de Cajazeiras, ficavam a conversar com os passageiros na tentativa de rever alguns conhecidos ou flertar com os transeuntes que, logo depois, tomavam o trem e saiam a acenar adeuses na retomada do seu percurso”<sup>87</sup>.

Como vimos nesse item, as novas imagens da cidade, reveladas por alguns documentos, mostram a forte influência exercida pelos signos do moderno na transformação do quadro urbano. Em especialidade o trem de ferro que foi, sem dúvida, o principal impulsionador dessas mudanças.

---

<sup>87</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Inventário do tempo: memórias. Op. Cit. p. 179



## CAPÍTULO IV: NOVAS PRÁTICAS CULTURAIS

### 4.1 Tempos modernos mundos novos: até que ponto o trem e outros signos do moderno inferiram na constituição de uma sociedade civilizada em São João.

“Tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.”

Ítalo Calvino, *As cidades invisíveis*

O trem, compreendido em seu advento como o progresso em corpo e alma, devorador dos desertos e artéria do desenvolvimento econômico e cultural, um elemento modificador de paisagem, foi antes de tudo uma magnífica invenção tecnológica. Filha da revolução industrial, essa invenção tecnológica veio alterar as paisagens a que penetrava e assim estimulou profundas modificações. No vale do Rio do Peixe não foi diferente, mesmo que em sua particularidade, introduziu novos valores. Não tenho dúvida de que o advento desse novo meio de comunicação provocou, de certa forma, transformações de caráter econômico e conseqüentemente muito mais cultural. Economicamente porque instigou o comércio local, antes praticamente inativo, injetando-lhe oxigênio no sangue; cultural pelo fato de ter inserido novos valores éticos e morais e alterado os conceitos de espaço/tempo no meio social e conseqüentemente construído uma nova visão de mundo.

No capítulo anterior vimos que os denominados signos do moderno, e em sua particularidade o trem, foram grandes responsáveis pelas alterações materiais ocorridas basicamente dentro do setor urbano da cidade de São João do Rio do Peixe. Essa introdução material dantes *nunca vista*, resultado de um progresso humano, infere uma compreensão do poder de transformação nos espaços geográfico, social e cultural. É de se pensar nas incitações do inusitado que vieram produzir em toda a região um conjunto de mudanças.

Considerando que esse novo quadro urbanístico que se desenhou veio promover a constituição de um novo espaço social, questiono então se foi possível a formação também de

um novo sujeito<sup>1</sup>. No entanto, esse questionamento é merecedor de uma discussão bem mais profunda do que se limita este trabalho. Nas páginas que se seguem, procuro ver a invasão do novo no espaço cultural local. Busco discutir as novas práticas cotidianas, reinvenções de fazeres, novas artes de ver, de ser<sup>2</sup>.

Há que falar em civilização segundo os termos dos que, à época estudada, falavam em progresso. Pondero, ao pensá-lo dentro de duas dimensões: espaço e tempo. Assim, vejo a possibilidade de se compreender esse civilizado em São João. Esse conceito nos remete ao pensamento de um sociólogo alemão quando define que esse termo “refere-se a uma grande variedade de fatos, ao nível da tecnologia, a tipo de maneiras, ao desenvolvimento dos conhecimentos, às idéias religiosas e aos costumes”<sup>3</sup>.

Ao considerar essas referências, no nível da tecnologia empregada na estrada de ferro e particularmente na máquina a vapor, a própria locomotiva, estaremos falando de um resultado de progresso humano. O que se concebia como um “instrumento civilizador” na Europa moderna chega quase um século depois no interior do Nordeste brasileiro, carregado, para muitos, da mesma adjetivação. Segundo o discurso de época, esse progresso vem atravessando lugares quase desérticos, quase que isolado do mundo, onde a penetração era feita no lombo do animal, se não, mas assemelhando a uma mesma exortação e praticamente com esse mesmo conceito<sup>4</sup>. Contudo, essa foi, via de regra, uma visão inventada e projetada pelos letrados e/ou políticos da terra. Trata-se de discursos estratégicos, sem os quais os recursos não chegavam.

Há um pensamento estereotipado sobre o papel da ferrovia. É o que passamos a ver, pois, além dos discursos políticos, outros incorporam a visão de que o trem ocupa o lugar de um poder de transformar geográfico e socialmente um determinado espaço. Para muitos, ocupa o papel de um instrumento civilizador. Referindo-se à Paraíba, certo escritor faz uma forte alusão à importância do trem quando define que: “Se essa faixa de terra ainda estivesse

---

<sup>1</sup> Não quero comparar o povoado de São João com as grandes urbes, mas tentar compreender a possibilidade de formação de uma outra sociedade que vem ser polida pelo dito civilizado. “Toda sociedade é apreendida em uma história que está constantemente em vias de se fazer e de se produzir. Existe portanto uma incerteza no conhecimento dos ‘cortes’ que realizam a passagem de uma sociedade a outra e que permitiriam estabelecer a genealogia das formas sociais”. (Cf. BALANDIER, Georges. Op. Cit. p. 154)

<sup>2</sup> Cf. DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994, p. 103

<sup>3</sup> Cf. ELIAS, Nbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Tradução de Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994. v. 1, p. 23

<sup>4</sup> Compreendo que essas novas práticas constituem uma verdadeira mudança. Entretanto, não quero negar a existência de civilização em tal região, mas falar desses novos valores. Segundo Nbert Elias o conceito de ‘*civilité*’ insere-se na sociedade européia a partir do segundo do quartel do século XVI. Devendo seu significado específico a um tratado de Erasmo de Rotterdam, ‘*De civilitate morum puerilum*’ (Da civilidade em criança) em 1530. (Cf. Idem. p. 68)

invia e despovoada, deveria a exemplo do que se pratica alhures, ser violada pela maravilhosa influência da locomotiva, pois que, assim, se incorporaria à civilização brasileira”<sup>5</sup>. Compreende-se aqui, a existência de um desejo de uma mudança muito mais de ordem material. É de se notar que este pensamento é inerente à voz de uma ideologia política de Estado.

Não se pode negar que o vínculo que o interior tinha com o litoral, passou a ser mais forte a partir do momento que o meio do transporte ferroviário torna-se o principal meio de comunicação entre os dois espaços. Essa transformação não é simplesmente material, é muito mais que isso. O trem além de gastar pouco tempo entre São João do Rio do Peixe e a cidade de Fortaleza, por exemplo, tornava esses espaços mais próximos um do outro. “... Com o novo meio de transporte ocorre uma ‘aceleração do tempo’ para ‘devorar o espaço...’”<sup>6</sup>. Aonde quer que o trem fosse introduzia um novo *ritmo temporal*. Isso implicaria num relativo impacto sobre os valores, hábitos e costumes dos habitantes de tal região. Exemplo disso são as correspondências que passam a ser mais rápida através do transporte ferroviário. Com isso, o trem de ferro passou a exercer uma forte influência sobre o sujeito, pois além deste está em um contato constante com o mundo, ele é obrigado a ter que inventar um novo cotidiano.

Para pensarmos nesse impacto, imaginemos no primeiro momento em que o trem notabilizou-se como moderno meio de transporte, superando os existentes. A locomotiva, primeiro transporte terrestre automotivo criado e desenvolvido pelo homem, surge na Inglaterra no ano de 1829 atingindo uma velocidade média bem superior às carruagens da época, que chegavam a alcançar até 12 k/h. Além da velocidade obtida, os cavalos teriam que descansar durante um certo tempo de viagem e isso demandaria tempo<sup>7</sup>. O trem, além de gastar pouco tempo no percurso de um ponto a outro e, conseqüentemente, encurtar os espaços, ele vem promover uma comodidade durante a viagem.

No interior do Brasil, no início do século XX, o meio de transporte mais veloz existente era o cavalari. Para ilustrar esta afirmação, tomemos, por exemplo, as tropas de burros, utilizadas como o único meio responsável pelo escoamento da produção do interior. Algumas desvantagens, em relação a esse meio, podem ser apontadas. As longas caminhadas tornavam cansativa a tropa de muares, obrigando-o a interromper a viagem durante o tempo

---

<sup>5</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit. p. 343

<sup>6</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Op. Cit. p. 342

<sup>7</sup> “Na Europa, por exemplo, o meio de transporte mais rápido, antes da locomotiva, é a mala-postal, rapidez tornada possível pela troca de cavalos a cada 10 ou 12 quilômetros”. (Cf. Idem. p. 334)

necessário para o restabelecimento das forças dos animais e o descanso do próprio tropeiro, o que acontecia geralmente em horário noturno. Outra desvantagem era que o lombo do animal conduzia um volume limitado de mercadorias. Sem nenhuma proteção, boa parte da mercadoria estava exposta ao sol e a chuva. O percurso muitas vezes era de difícil acesso, como os acidentes geográficos. Vencer a serra da Borborema para quem saía do sertão com destino à cidade de campina Grande, por exemplo, era um verdadeiro sacrifício. Além disso, o tropeiro estava sujeito à morte de um dos animais.

As transformações ocorridas a partir da introdução do transporte moderno (falo aqui do ferroviário), nessa região, foram intensas. Em termos culturais, o trem provocou mudanças significativas no cotidiano local. Mesmo que a cidade viesse crescendo numa certa dinâmica, pois como define um certo antropólogo: "toda sociedade é constantemente o lugar dos confrontos de fatores de permanência e mudança (...) ela não conhece o ponto zero que determina um ponto de partida inteiramente novo"<sup>8</sup>. A chegada da ferrovia, nesta cidade, provocou um forte impacto.

A cidade de São João estava e permanecia, em finais do século XIX e início do século XX, praticamente isolada de uma relação comercial mais ativa, como por exemplo, as cidades de Sousa e Cajazeiras. O seu crescimento urbano era muito lento como muitos povoados, vilas e cidades do interior da Paraíba.

É possível que a partir da introdução de sinais do moderno dentro do espaço mais especificamente urbano no município de São João do Rio do Peixe, tenha-se manifestado um conjunto de mudanças que se deslocaram do processo de um tempo para outro tempo. Esse tempo a que me refiro é o tempo social<sup>9</sup>.

Precisamos considerar a existência de relatividade. "Se tudo ficasse imóvel, não poderíamos falar de tempo. Por certo é mais difícil compreender que tampouco seria possível

---

<sup>8</sup> Cf. BAIANDIER, George. Op. Cit. p. 154

<sup>9</sup> Nobert Elias evoca em seu trabalho "Sobre o tempo", uma discussão ampla numa dimensão histórica e sociológica, procurando mostrar o tempo a que denomina de "instituição" a sua criação e sociabilização. A representação simbólica do tempo é muito mais social, todavia não se pode separar e isolar o tempo social do tempo natural. Natureza e sociedade andam juntas. Desde os primórdios o homem procurou criar símbolos para representar o tempo. O seu conceito era mais voltado a uma representação natural: o dia, a noite, a lua, as estações do ano e etc. o processo civilizador inferiu conceitos mais precisos. Os atenienses, por exemplo, aprenderam a controlar o tempo do discurso através de uma ampulheta, garantindo assim um tempo único para cada orador. O autor explora a concepção de tempo em várias dimensões, além de proclamar um processo civilizador do tempo quando recorre a ciência, relativizando à superação do pensamento aristotélico pelas conclusões de Galileu obtidas através de experiências. De Isaac Newton em sua designação de tempo absoluto a ser questionado pela teoria da relatividade. Esse processo histórico do tempo deu-lhe uma nova configuração. O tempo não pode ser considerado fora do espaço. E ele não existe por si só. (Ver. ELIAS, Nobert. *Sobre o tempo*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998).



falar de tempo num universo monódromo, nunca teríamos como saber nem como perguntarmos ‘quando’ aconteceria alguma coisa. É que as perguntas referentes ao ‘quando’ visam situar acontecimentos específicos em meio ao fluxo incessante dos que são semelhantes, a fixar limites que materializam começos e fins em relação ao interior do fluxo, a distinguir um dado intervalo de outro, ou a compará-los do ponto de vista de seu respectivo comprimento ou duração, e a muitas outras operações similares”<sup>10</sup>.

Pensamos agora como a maria-fumaça passa a fazer parte daquele espaço social e culturalmente construído inserindo ali outros valores, outros fazeres, voltados diretamente na reinvenção de um cotidiano. A relação do sujeito desse espaço com o considerado “novo”, moderno, (falo aqui também de outros signos considerados valores do progresso) era uma relação menos palpável. O imaterial vem ser o mais significativo na constituição de um outro sujeito. Com a introdução desse moderno em São João, o sujeito passa a incorporar uma nova arte do fazer, táticas e astúcias para inventar um novo cotidiano<sup>11</sup>. O apito e o barulho da locomotiva, durante sua passagem, tornaram-se sons característicos no cotidiano da cidade. O tempo determinado pelo trem quando de sua permanência na estação era um momento de encontro das pessoas. Nesses encontros, o contato com o mundo era possível, seja com pessoas conhecidas ou mesmo um ligeiro contato com desconhecidos, criando formas de relações. A luz elétrica torna possível a vida noturna. Esse outro signo do moderno vem promover encontros à noite.

O trem foi ali compreendido por muitos como o primeiro elemento modernizador que trouxe a marca do progresso e que se notabilizou como instrumento civilizador. É evidente que a locomotiva implica em um conjunto de elementos modernos que provocou grandes transformações em diversos rincões do mundo. Como define Gilberto Freyre “..., a via-férrea tornou possível a modernização de condições de vida em numeras áreas do país; (...) Espalhou certos traços de progresso material que, viajando de trem ou acompanhando as linhas férreas, acabaram chegando ao próprio sertão”<sup>12</sup>.

Os sinais de progresso surgem nos sertões, um pouco antes no rastro de outros elementos insignificantes na forte relação deste comércio com grandes centros. Para evidenciar essas transformações, faremos um percurso sobre essas imagens construídas por uma literatura memorialista. Uma dessas falas atribui a relação do comércio local com os

<sup>10</sup> Cf. Idem, p. 59

<sup>11</sup> Cf. DE CERTEAU, Michel. Op. Cit. p. 79

<sup>12</sup> FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília INL, 1977. pp. 84-85

grandes centros, principalmente Mossoró e Campina Grande, através dos tropeiros, como a responsável por esse primeiro contato com o moderno. Ela festeja o progresso na região já no ano de 1918. Uma marcha que avança de forma lenta, penetrando silenciosamente no sertão e crivando a região com os prenúncios de desenvolvimento. A afirmação de um cronista cajazeirense descreve que naquele ano o querosene já era utilizado naquele território: “..., o progresso já havia afastado do uso os candeeiros a óleo de carrapato, como se chamava vulgarmente o óleo de mamona”<sup>13</sup>.

A fabricação do óleo vegetal feita artesanalmente pelo próprio consumidor exigia um certo tempo que se estendia desde a colheita à extração e purificação do óleo. Além disso, essa substância era usada costumeiramente no campo da medicina homeopática. Diferentemente, o querosene, além de ser um produto da indústria, pois que só foram possíveis sua exploração e transformação graças aos recursos tecnológicos, e apresentar seu alto poder de combustão, já vinha pronto e acabado. Para uma sociedade que retirava da natureza quase tudo que necessitava, isso representava uma certa praticidade. É de se pensar que esse elemento pode ser concebido simbolicamente nessa região como reflexos de um progresso que se avizinha.

É de se mencionar também outro símbolo dos novos tempos, compreendido do mesmo modo como um resultado do progresso. Trata-se de um instrumento dos “tempos modernos”. Penso no relógio não a partir de sua invenção, mas a partir do momento que este passa a ser utilizado como referência padrão por uma sociedade. Desta forma, este instrumento controlador do tempo incorpora-se no seu cotidiano dos sujeitos. Contudo, é de se pensar que o relógio estava presente naquela sociedade, muito mais como elemento de ostentação que de um marcador do tempo. É o que se percebe no interior das narrativas de alguns de nossos colaboradores. A senhora Orcina Pires afirma: “tinha, o povo tinha relógio de parede” e reafirma “relógio de parede! Aqueles relógios antigos. Meu avô tinha um relógio antigo de parede, né? Em Antenor (Antenor Navarro) todo mundo tinha relógio de parede”.

Seu Leocádio Avelino, que trabalhou no assentamento de relógios em lugares públicos algum tempo, é também uma dessas testemunhas do passado. “Antigamente já tinha aquele despertador”. Todavia, ele não foge do seu meio rural. “Quem não tinha se prevalecia do firmamento, das estrelas, da lua, do sol, do correr do dia e assim por diante”. Entretanto, “quando os homens consideram que esses processos naturais são imprecisos demais para servir às finalidades que eles lhes destinam, resta-lhes a opção de construir padrões de

---

<sup>13</sup> Cf. COSTA, Antonio Assis. Op. Cit. p. 32

medidas mais exatos e mais confiáveis”. Pois que sendo assim, “os relógios não são outras coisas senão ‘contínuos evolutivos’, processos físicos dotados de um desenrolar contínuo, elaborados pelo homem e padronizados em algumas sociedades para servir de quadro de referência e escala de medida a outros processos de caráter social ou físico”<sup>14</sup>.

Na sociedade industrializada desde o século XIX, o relógio passa a cumprir um papel cada vez mais de instrumento controlador do tempo. A conhecida frase burguesa “tempo é ouro” exige cada vez mais o aproveitamento do tempo. Nessas circunstâncias, o relógio ganha a alegoria de um verdadeiro ditador e passa a impor minuciosamente o tempo como preciosidade dentro da produtividade do sistema capitalista.

Essa concepção não é a mesma dentro das sociedades de base economicamente agrária. O que dizemos dos povoados interioranos totalmente voltados para o campo? Acompanhando esse raciocínio penso que os relógios eram utilizados, em São João, muito mais como peças ilustrativas que verdadeiros controladores do tempo. A sua função estava restrita às badaladas ao correr do dia, quando prenunciava a hora da chegada ou da saída de alguém, e muito mais no decurso da noite impossível de se ter acompanhamento das horas exatas. Se assim era, não funcionava como regulador social. Aquela comunidade não trabalhava em função de um relógio. Mesmo que tivesse uma influência eram poucos os que dispunham dessa regalia.

Podemos imaginar que esse instrumento esteja presente nos lares de famílias que vinha a ocupar um elevado status social, pelo fato de seu custo ser relativamente alto. Além dessas residências, é bem provável que as casas comerciais utilizassem-no para controlarem suas atividades muito mais pelos ponteiros. Enquanto isso, no setor rural ele era praticamente inexistente e, portanto, ausente da vida campesina.

Nas estações, o relógio se faz presente, ocupando um papel simbólico do tempo. A contagem do tempo com certa precisão orientava os passageiros, prenunciando o embarque e informando o momento exato de chegada e/ou de saída do trem. Entretanto, esse elemento simbólico do tempo está ausente nas pequenas estações do interior. É o caso de nossa cidade. Não foi encontrada fonte que afirma a sua presença naquele ambiente de passeio público.

Nos anos 1940, o relógio passa a fazer parte do cotidiano de todos os habitantes daquela cidade. É que entre os anos 1945 e 1950 se deu à construção de um extraordinário

---

<sup>14</sup> Cf. ELIAS, Nobert. Sobre o tempo. Op. Cit. p. 40

monumento no centro da cidade<sup>15</sup>. Trata-se da denominada *Coluna da hora* edificada na posição central do vazio que se estendia desde o principal templo religioso e prolongava-se até o primeiro quarteirão situado no sentido norte. No alto da torre foi colocado um relógio quadrilátero de forma tal que cada lado ganhou um mostrador. Esse acontecimento é lembrado pelo senhor Leocádio Avelino: “Me lembro que o relógio foi ti Moisés que fez”.

Do alto da coluna se tem uma visão panorâmica de toda a cidade. O soar do relógio a cada hora, informada através do número de pancadas, exercia uma certa influência no meio social. A coluna como sua função paisagística e com o seu monumental relógio veio dar a sociedade ares de modernidade. Outrossim, é que, se a edificação da coluna já fora conduzida por um pensamento que se comprometia com a paisagem urbana, somada ao relógio ela vem dar outra feição à cidade, como se passasse a enunciar aos que ali visitavam a partir daquele momento que aquela sociedade já se encontrava inserida dentro do mundo moderno.

Todavia, esse som característico que ecoava nos quatro cantos da cidade tinha seus precedentes. O som ensurdecedor da denominada “cachorra”, sinal que anunciava a chegada do trem e onze horas do dia quando batia num compasso apertado, já era algo semelhante no cotidiano dos habitantes. Além disso, o próprio apito da locomotiva quando prevenia a sua presença a todos os habitantes aportando na estação e alguns minutos depois os seus suspiros mecânicos manifestavam a sua partida. A emissão estridente dessas vozes alcançava uma relativa distância, informando a sua chegada, se não a toda, mas a grande parte da cidade.

Penso que devemos ignorar a existência de impacto, no sentido mais restrito da palavra, no momento que considerarmos que essas transformações estão ligadas por “uma rede de acontecimentos”. Essas mudanças não podem ser vistas e compreendidas isoladamente. Elas estão ligadas por um fluxo contínuo de acontecimentos que as tornam sociáveis. Pois, como descreve Nobert Elias, “nas sociedades humanas, a experiência vivida de sua estrutura evolutiva pode contribuir para modelar o desenrolar dos próprios processos sociais. Por isso é que a experiência vivida das seqüências de acontecimentos é parte integrante, na ordem social, do próprio desenrolar dessa seqüência”<sup>16</sup>.

Contudo é necessário compreender que existe dentro desse processo uma alternância de um fluxo de mudanças e permanências, de continuidades e discontinuidades. Os homens

---

<sup>15</sup> Cf. GUERRA, Severino Fernandes. Op. Cit. pp. 157 e

<sup>16</sup> Cf. ELIAS, Nobert. Sobre o tempo. Op. Cit. p. 65

se sociabilizam com esses novos valores, mas encontra em seus velhos hábitos uma maneira própria de resguardar-se como sujeito e agente do processo histórico<sup>17</sup>.

De qualquer maneira podemos afirmar que o trem, em suas particularidades, contribuiu bastante na constituição de um novo comportamento social e na formação de novas práticas culturais. Para tanto, basta imaginarmos a passagem da locomotiva quase que diariamente numa determinada hora. A sua parada obrigatória tornou-se, de certa forma, um instrumento regulador do tempo naquela cidade. “A cidade, que dependia muito do trem, tinha a sua atividade controlada pelo horário da Rede Viação Cearense. Quase tudo tinha a sua hora marcada para antes ou depois do trem que era, na verdade, o único e eficiente meio de comunicação do povo navarrense em suas ligações com Cajazeiras e Sousa”<sup>18</sup> e, claro, com o resto do mundo. O próprio barulho produzido pela máquina, além do seu contato com os trilhos, que parecia estremecer o chão, ao seu apito que soava desde o momento que adentrava o setor urbano, alcançando grande distância, tornou-se esse instrumento socialmente regulador. Estas imagens se tornam patente nas afirmações dos colaboradores.

Algumas vozes ressoam como ecos do passado na tentativa de “re construir” esses momentos que se fizeram expressivos na vida dos depoentes. É o que podemos observar no início deste capítulo: “Tinha a sineta da estação. Era com um sino, o timbre dela era diferente. Aí quando batia, ...eita! o trem já vem! Aí de longe já avistava o tanto de fumaça. Aí ele chegava, chegando, chegando, chega dava aquela emoção. Eu tive tanta pena porque acabou. Era uma coisa linda que tinha”.

Seu Francisco Paizinho, também tenta descrever esse passado que para ele foi verdadeiramente marcante. “E aqui, a cachorra batendo. Batendo com a cachorra: pengo, pengo, pengo, pengo até parar a linha, o trem na estação...”. Ao tentar recuperar o som característico do sinal, o colaborador dar-lhe um compasso em que o intervalo de tempo entre as batidas é o mesmo. Como podemos ver, o sinal ainda soa forte na memória dessa pessoa. O som característico torna-se sociável. A batida vem resumir uma informação: o trem está chegando!

A senhora Orcina Pires oferece algumas imagens que lhe são peculiares da memória. “Aí depois apareceu uma tal da cachorra. ... é onze horas! Era hora do povo almoçar,

---

<sup>17</sup> Cf. BOSI, Ecléia (org.). O enraizamento. In: *Simone Weil: a condição operária e outros estudos sobre a opressão*. 2 ed. rev. São Paulo: Paz e Terra, 1996. pp. 411-412

<sup>18</sup> LEITÃO, Deusdedit. *Inventário do tempo: memórias*. Op. Cit. p. 179

trabalhador. Batiam onze horas”. Na verdade, o toque da “cachorra” consistia num sinal, um som metálico produzido para controlar o retorno dos funcionários ao trabalho<sup>19</sup>.

Entretanto, ocorre uma certa diferença entre esses dois sons que tomavam no corpo imaginário uma idéia simbólica. Primeiro, o som da cachorra que está associado ao trem vem divergir de certa forma, do apito ensurdecido da locomotiva. Aquele prenunciava a chegada do comboio e, em seguida, como se fosse uma seqüência de acontecimentos que se sucediam uns após outros com os suspiros de chegada e de saída da máquina. Grande parte do povoado participava daqueles instantes. Mesmo em suas residências, muitos eram informados através dos sinais que anunciavam a chegada da “maria-fumaça” na cidade e assim esses momentos tornavam-se imperdíveis para aqueles sujeitos.

Essas vozes suplantam a existência de certos indicadores de tempo. A partir desses sons característicos, as pessoas construíam um outro cotidiano. Era um tempo social criado e imposto pela modernidade e a que os sujeitos se adaptavam.

O som característico, recuperado pelos colaboradores, ainda ecoa em suas memórias. Mesmo que seja compreendido como insignificante, ele passa a ser parte marcante do cotidiano da vida dos habitantes daquela cidade. Muitos se deleitavam na passagem daquele moderno meio de transporte, pois que o trem era tido como motivo de orgulho, e, na verdade, um privilégio que poucas cidades do interior desfrutavam.

“Vinha muita gente assistir a chegada do trem, viu? Era um ponto de encontro das moças, de rapazes. Dificilmente não ia assistir a chegada do trem”. (Orcina Pires)

“Aquilo era uma festa quando chegava o trem. Todo mundo corria pra estação. Naquelas épocas não tinha outras distrações aqui. Era tudo parado. À melhor distração que tinha aqui era a chegada do trem”. (Aurília Breckenfeld)

Esses fragmentos do passado revelam a importância da “maria-fumaça” no cotidiano local. No caso, a estação era o ambiente onde aqueles encontros ocorriam. Os espectadores aguardavam aqueles momentos nas imediações da estação ferroviária num espaço que em seguida foi transformado numa praça pública, tornando-se principal ambiente urbano freqüentado pela sociedade São joãoense. O trem era o principal atrativo, porque a sua chegada ali promovia uma verdadeira festa. O encontro com pessoas até então desconhecidas, vindas de lugares distantes, manifestava algo de novo, de inusitado.

---

<sup>19</sup> Cf. Idem. p. 198

Segundo Aurília, “ficava todo mundo sentado naquela praça, debaixo. Era toda arborizada. Era bem bonitinha a praça, ficava ali, a mocidade. Ficava toda ali, esperando o trem. Aí saía, e os passageiros tudo dando com o lenço. Ainda hoje me lembro”.

“Olha, lá não tendo festa a única distração que nós tínhamos era o tem. A chegada do trem e a saída do trem. Aquele mundo de moças tudo bem arrumadas, tudo perfumada, tudo pra assistir a passagem do trem e se aquela gente demorava uns dez a quinze minutos”. (Nilda Cartaxo)

Para o senhor Leocádio Avelino, a presença de gente nesse lugar é natural até porque a “... estação pode não ter ninguém, na hora que chega um transporte imediatamente está tudo batendo de gente, né?”. A concepção intrínseca, na fala acima, é de que esse espaço é um ponto de contato com outros povos, com outras culturas, visto que as estações são “portas abertas para o mundo”. A comunicação com o mundo fazia desse espaço um ambiente privilegiado; visto que o admirável, o inusitado, passava freqüentemente ali, fosse no desembarque de mercadorias; fosse no desembarque de pessoas estranhas ou mesmo conhecidas, vindas de lugares diversos e trazendo consigo notícias, idéias ou coisas novas. Um certo cronista evidencia em suas memórias um desses exemplos: “O trem da Rede Viação Cearense nos proporcionava o reencontro com amigos e conhecidos que transitavam por Antenor Narro. Um dia destaquei entre os passageiros que vinham de Patos a minha amiga (...), professora em Jatobá, que voltava do Recife com destino à sua cidade”<sup>20</sup>. Do mesmo modo os jornais, as correspondências, além das roupas e acessórios, que as pessoas usavam expressando a moda em voga, passa a influenciar aquela gente e inspirar outros mundos. Gilberto Freyre patenteia essas conclusões quando afirma que, “as estaçõeszinhas de estrada de ferro foram evidentemente pequenos centros de civilização européia, ou norte-americana no Brasil ainda arcaicamente agrário e pastoril do tempo de Pedro II.”<sup>21</sup>

A estação estendeu até a praça esse espaço de encontros a multiplicação dessas imagens que vem aportar nas memórias. Esse contato com outros mundos promoveu muito mais a aproximação desse pequeno mundo fechado com a amplidão de novos horizontes. Esses colaboradores reconhecem que a relação com o mundo exterior era forte. Ao conhecer novas pessoas, essa gente passou a entender a existência de outras culturas. Aurília enfatiza com alguns fragmentos de lembranças essas influências: “Deu até casamentos com

<sup>20</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Inventário do tempo: memórias. Op. Cit. p. 180

<sup>21</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. Op. Cit. p. 82

passageiros, passava, simpatizou com moças daqui. Eu sei que deu até casamentos a passagem do trem”.

Algumas imagens podem ser evidenciadas nas informações visuais que apresentei em outro capítulo anterior. Elas denunciam dois momentos de datas diferentes da praça a que me refiro. É bem verdade que as visitas feitas com frequência a esse espaço, seja muito mais pela proximidade que se tinha da estação. O mais importante é que todas essas imagens são de datas posteriores ao ano de 1922.

O que podemos verificar nas fotografias, colocando-as numa sequência cronológica, é uma verdadeira transformação do espaço a que já aludimos no capítulo anterior. Contudo, voltando-nos a folhear aquelas imagens congeladas, compreende-se prontamente na foto 3, que nove anos depois do advento da ferrovia ali, o espaço se apresenta em uma nudez crua. Contudo, não se sabe se a rua de casas dispostas no fundo da fotografia, precisamente essa parte da rua 4 de outubro já é resultado de uma alteração a partir de 1922. Pelo menos a casa de Cotinha, já citada, foi, juntamente com outras, edificada cinco anos depois da chegada da ferrovia, isto segundo uma de nossas colaboradoras. As fotografias 4 e 5 (a primeira feita entre os anos 1941 a 1945 e a segunda datada de 1950) manifestam as mudanças porque passaram aquele espaço.

Percebe-se tanto nesses documentos como nos depoimentos orais, a revelação de um crescente desenvolvimento urbano dessa área. Isso nos faz pensar que tenha ocorrido um considerável aumento no fluxo de passageiros e mesmo de transeuntes que a cidade recebia constantemente.

Se o movimento dentro da vila promovido pelo trem restringia-se ao espaço próximo a estação, é evidente que as alterações feitas ali tenham sido impulsionadas pela frequência constante de pessoas da cidade e de lugares diversos que desembarcavam do trem. É natural que esse movimento tenha mobilizado o poder público indiretamente no sentido de reconstruir aquele logradouro para que comportasse um espaço destinado para tal fim. À exceção desse logradouro, os hotéis ou pensões, como são denominadas por alguns, existentes nas proximidades, além de oferecer refeições abrigavam muitos andantes que por aquela cidade passavam. “Aquele trecho da pensão de Donana (Donana Bode), do outro lado da estação a de Chico Crente. Era as duas pensões que tinham na época”<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Esse fragmento é parte da entrevista que obtive com Historiador Deusdedit Leitão sobre sua permanência na cidade de São João do Rio do Peixe nos anos de 1944-1945.



O fluxo de transeuntes, que se concentravam num movimento entre a estação e a praça adjacente, permanecendo num estado de expectativa, ocorria muito mais pelo contato que estes tinham com outras pessoas, sejam as que se encontravam ali, sejam as que estavam a chegar advindas de lugares diversos. Esses personagens tomam o embarque e desembarque de passageiros no trem como evento imperdível.

Esse aglomerado de curiosos passantes se somava com os vendedores ambulantes de uma variedade de itens. Entre estes podem ser mencionados os vendedores de café, bolos, tapioca, doces etc, que se instalavam às margens da estação, tornando aquele trabalho uma festa. O trem permanecia em média de dez a quinze minutos, o que fazia daqueles momentos uma verdadeira correria.

Ao descrever o trabalho desses vendedores ambulantes, Aurília reveste a sua afirmação com uma síntese: “vendia qualquer coisa na estação”. E esse indeterminado é reafirmado por outra colaboradora. Além de especificar o que aqueles vendedores ambulantes ofereciam dentro do seu mercado, a senhora Nilda Cartaxo diferencia os grupos que freqüentavam esses acontecimentos: “tinha aqueles pobres que tinha aquele meio de vida. Vendia aquilo, se mantinha com aquilo. E nós íamos paquerar”.

Essas transformações, promovidas principalmente na praça como um lugar público, fora mais que materiais. Com as constantes reformas, o nome do logradouro antes denominado Praça João Pessoa em sua reinauguração no governo de José Alexandre Filho (gestão de 1951-1955), é substituído pelo nome de Pe. Joaquim Cirilo de Sá<sup>23</sup>. Esse processo vem ser mais uma *imposição do progresso*. O contato constante com outros mundos exige a permanência de uma dinâmica. Essas mudanças materiais não ocorreram isoladamente, andarão elas imanizadas e investidas de novos valores que se multiplicavam no meio social. Logo, “...toda mudança no ‘espaço’ é uma mudança no ‘tempo’, e toda mudança no ‘tempo’ é uma mudança no ‘espaço’. Não devemos deixar-nos enganar pela idéia de que seria possível ficar em repouso no ‘espaço’ enquanto o ‘tempo’ escoasse, pois, nesse caso, nós mesmo seríamos a entidade que avança na idade”<sup>24</sup>.

As falas dos colaboradores confirmam que os tempos realmente eram outros. Segundo a visão de época, aquele povoado outrora centrado numa monotonia andando há mais de um século a passos lentos, se reveste de uma áurea mais urbana. Esse novo quadro que se desenha foi impulsionado, não resta dúvida, pela forte comunicação que se desenvolveu com outros

<sup>23</sup> Cf. GUERRA, Severino Fernandes. Op. Cit. p. 125

<sup>24</sup> Cf. ELIAS, Nobert. Sobre o tempo. Op. Cit. p.81

centros comerciais de médio e grande porte. O quadro urbano recebeu uma ordem de mudanças ocorridas com a introdução dos sinais do moderno.

Retomo aqui uma discussão anterior sobre esse grau de mudança investido de uma certa civilidade. Aquela modernidade, expressa por cronistas e letrados e que é discutida por Brescianne, não está ou não ocorreu na cidade de São João do Rio do Peixe, quando esta não oferecia "...material abundante para observação e avaliação dos efeitos materiais e intelectuais do crescimento urbano nas suas populações"<sup>25</sup>. Aquele lugarejo não passava de uma pequena urbe que clamava pelo desabrochar de um novo mundo, de mudanças no ritmo de sua vida cotidiana etc.

No entanto, o conjunto de signos considerados novos que iam se inserindo na região, também iam remontando um novo cotidiano onde ainda sobrevivia um universo constituído de outros valores, costumes, hábitos, crenças, conceitos que, sob o olhar do dito "civilizado", foram muitos deles aos poucos sofrendo alterações ou mesmo sendo esquecidos e transformados em imagens lembranças. Todavia, não se pode negar que muitos deles também resistiram às influências do moderno.

Para melhor figurar esse pensamento basta considerar, por exemplo, o carro de boi como transporte da época, presente no cotidiano daquela gente (principalmente do campo), e que depois de ser substituído pelo transporte dito "moderno" sua presença ainda é muito forte na literatura e no som musicalizado de tantas canções. Ele sobrevive nelas e nas memórias dos velhos, aqueles que foram seus contemporâneos nos sertões do nordeste brasileiro. Porque, no mundo do moderno, ele vai encontrar sobrevivência física apenas nos museus. O novo passa a conviver, concomitantemente, com o existente, que, obedecendo ao processo natural, vai substituindo o antigo. Este passa a ser conceituado como obsoleto e vai sendo deixado para traz. Em princípio, uma minoria vai residir numa vida cheia de conforto. Posteriormente esse privilégio vai sendo conquistado por outros.

Além desses elementos, considerados "civilizadores", volto a mencionar a construção das estradas e açudes na região nos anos 1920 e 1930. Um certo memorialista retrata, em suas memórias, a vinda desses ventos modernos quando descreve: "Era a civilização e o dinheiro dos norteamericanos e mestre-de-obras, vários deles brasileiros inteligentes que se assimilaram aos gringos, que recebiam em dólares seus salários e gastavam à rodo e sem pena, principalmente com bebidas, cuja refrigeração era feita em blocos de gelo, trazido pelo

---

<sup>25</sup> Cf. BRESCIANNE, Maria Stella M. op. Cit. p.242

trem de Lavras e fabricado em Fortaleza, bebiam tanta cerveja gelada que se envergonhavam dos brasileiros que não tinham dinheiro para comprá-la e escondiam em buracos os cacos vazios ou cacos quebrados”<sup>26</sup>.

As cidades de Cajazeiras e Sousa são palcos cheios desses acontecimentos e elas são partes contíguas de São João, advindo daí a forte relação de dependência deste último, pois que a comunicação consistia incessantemente através da ferrovia entre esse município e as ditas cidades. Não obstante, é bem provável que São João também tenha provado dessa comodidade durante a mesma época. É possível que esses ares modernos tenham adentrado aquela pequena vila durante os trabalhos da construção do açude de Pilões, pois que a tal região dista poucos quilômetros da sede.

Aquelas memórias denunciam os novos hábitos que iam se manifestando no sertão através dos novos elementos que ali aportavam. A refrigeração, por exemplo, era resultado de um progresso que se avizinhava, era na verdade um traço moderno para os que ali habitavam. Essa prática era uma excelência de um mundo dito civilizado e o trem vem promover essa comodidade, conforto reservado, a princípio, àqueles que dispunham de certo poder aquisitivo. As influências desses novos valores e comportamentos que se dão pela existência de um fluxo de comunicação com o interior e outras cidades, principalmente Fortaleza, como grande centro absorvedor dessa modernidade *americanizada e/ou europeizante*, são múltiplas e penetram nas culturas existentes das comunidades interioranas.

Anterior ao advento do transporte ferroviário, os jornais chegam com dez dias de atraso nos lombos dos burros advindos muitas vezes dos terminais das redes ferroviárias de Iguatu e ou Campina Grande, trazendo notícias das capitais cearense e paraibana<sup>27</sup>. Entretanto com o novo meio de transporte os jornais ficaram muito mais acessíveis, pois chegavam a partir daquele momento, vindo de Fortaleza, apenas com um dia e meio de atraso. Isso para os habitantes de Cajazeira “já era ligeiro demais”<sup>28</sup>. As notícias e novidades trazidas pela imprensa cearense imprimiam novas idéias no sertão.

Na vizinha cidade de Cajazeiras circulou pelas suas ruas, a partir dos anos 1920, um relativo número de jornais produzidos e impressos ali mesmo. Em São João esse meio de comunicação não tinha tanta penetração como em cidades vicinais, mas é de se notar alguma influência quando um certo memorialista descreve a presença desse elemento nesta cidade.

---

<sup>26</sup> Cf. COSTA, Assis. Op. Cit. pp. 42-43

<sup>27</sup> Cf. Idem. p. 36

<sup>28</sup> Cf. Idem. p. 61

“... o trem nos proporcionava as novidades transmitidas por passageiros e pelos jornais de Fortaleza que eram vendidos no vagão restaurante”<sup>29</sup>.

O autor da afirmação acima habitou nesta cidade por pouco mais de dois anos, mas vivenciou o seu cotidiano e foi também testemunha desses acontecimentos que foram expressivos na sua vida. Foi notória a sua presença naquele meio social, pois suas afirmações dão conta dessas marcas quando descreve: “em janeiro de 1945, durante os festejos da padroeira, fizemos circular, eu e Rosilda Cartaxo, um jornalzinho a que demos a denominação de SOMBRA que foi o primeiro jornal impresso a circular em Antenor Navarro”<sup>30</sup> e praticamente o único a ser produzido ali.

As folhas diárias e/ou semanais trazidas de Fortaleza ou mesmo de Cajazeiras e lidas pelos que ali se deleitavam pelo gosto da leitura e nas novidades que as páginas ofereciam, sejam as notícias ou até mesmo as propagandas, tornava-se um elemento influenciador de novos costumes. Mesmo que indiretamente, os jornais passaram a contribuir relativamente na constituição de uma nova forma de ver o mundo. Esses emblemas da modernidade, multiplicadores de idéias e investidores de uma nova sociedade, avançam no tempo e tornam públicos eventos ocorridos em todo o planeta. O mundo passava a ser visto nas páginas de jornal pelo sujeito interiorano, outrora desvinculado do processo de desenvolvimento cultural gradativo da humanidade.

A forte comunicação com outros centros e o movimento contínuo de passageiros, gerava uma troca de relações que era de grandes vantagens para aquela cidade. Para chegar a essa compreensão observemos a seguinte problemática: se ali não aportava apenas mercadorias de toda natureza, jornais, correspondências, passageiros de lugares distantes etc, desembarcavam também o que lhe estava implícito, as novas idéias. As inovações se transportavam nos objetos de mercado, fosse comestíveis ou bens duráveis; nas correspondências e periódicos que traziam em suas páginas notícias boas ou ruins, além de divulgar os últimos lançamentos da moda e do consumo em geral. Mesmo que fossem poucos os leitores de jornais, a cidade passava a ganhar uma nova feição<sup>31</sup>. Além disso, pessoas da região e de outras terras que ali desembarcavam e se comunicavam com aquela gente, traziam idéias e visões múltiplas de outros confins.

---

<sup>29</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Inventário do tempo: memórias. p. 179

<sup>30</sup> Cf. Idem. p. 180

<sup>31</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. Seduções do moderno na Parahyba do norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). Op. Cit. p. 89

Uma coisa é ser visto de dentro, decantado a partir dos seus habitantes. Outra é ser vista de uma certa distância, mencionada de forma indireta. Infelizmente a cidade não dispunha do privilégio de ter circulando pelas suas ruas um periódico. E se tivesse um jornal? Os rumo da história daquele povo seriam outros? Evidentemente que sim. Esse meio de comunicação tem suas influências, principalmente nas idéias. A influência dos jornais, à época, era sentida em todos os âmbitos da vida: nos programas reivindicatórios de políticos e/ou letrados; no acompanhamento das querelas políticas; divulgação dos preços/cotação dos produtos de mercado; na propalação de notícias captadas pelo telégrafo; no anúncio dos últimos figurinos da moda; no espaço dedicado ao mundo das letras (folhetins, poesias, crônicas etc). Além disso, ter-se-iam outros ângulos, outras fontes<sup>32</sup>.

O processo civilizador desses elementos se incorpora naquela vila favorecendo a instituição de novos saberes impulsionados por novos hábitos, atitudes e comportamentos. São João, outrora despida da comodidade oferecida pelo civilizado, não se retraiu em seu mundo, e, com audácia, disputou e garantiu o privilégio de ser cortada pela ferrovia. Com isto, aos poucos foi absorvendo o inusitado, embarcando dessa forma nos novos tempos que floresciam. Esse alvorecer da cidade se dá muito mais pelo contato constante com o mundo. O cotidiano local ia sendo preenchido de outros fazeres, de outros saberes, de outro “saber fazer”. As pessoas passavam a viver em função de um reconstruir de valores<sup>33</sup>. O trem ocupava, sem dúvida, o papel de promotor dessas inovações não somente em São João do Rio do Peixe, mas aonde fosse fazia proliferar novas idéias.

Outro elemento que veio alterar o cotidiano local foi a luz elétrica, que apagou os velhos e preguiçosos candeeiros, movidos a querosene, das residências, oferecendo às pessoas daquela vila uma certa comodidade. A iluminação pública tornou possível a existência de vida noturna na cidade. As vias públicas agora iluminadas tornavam-se, no horário noturno, espaços de sociabilidades<sup>34</sup>. Se antes as noites escuras tornavam quase impossível a sociabilidade, restringindo os habitantes a suas residências, a luz elétrica possibilitou a invenção de novas práticas como o passeio público. Além disso, emprega-se um novo ritmo: se antes, ao anoitecer, as lamparinas eram acesas uma a uma nas residências pelos seus

---

<sup>32</sup> Um interessante trabalho que utiliza o jornal como fonte em que estão ali derramados olhares da cidade é o do professor Fábio Gutemberg sobre Campina Grande. O autor esse olhar através das crônicas de Cristino Pimentel escritas entre as décadas de 1930e 1960. (ver. SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de. Cristino Pimentel: cidade e civilização em crônicas. In: AGRA DO Ó, Alarcon et alli. *A Paraíba no império e na república: estudos de história social e cultural*. João Pessoa: idéia, 2003. pp. 133-184)

<sup>33</sup> Cf. PRIORE, Mary Del. Op. cit. pp. 266-267

<sup>34</sup> Cf. ROSSI, Eliane Pimenta Braga. *Eleticidade: um caminho para a modernidade. XXII Simpósio nacional de história*. Anais eletrônicos. João Pessoa: UFPB, 2003.CD-ROM.

habitantes, o que dizer quando uma única chave, acionada pelo responsável da usina de força, fazia acender instantaneamente todas as lâmpadas da cidade<sup>35</sup>. A inauguração desse signo do moderno em São João redimensionou o cotidiano de seus habitantes, pois anterior a esse momento a noite só era visitada quando a lua se fazia de vigia. Portanto, os espaços de sociabilidades, como os logradouros, se não eram freqüentados durante o dia, à noite esses espaços era um silêncio só.

A senhora Orcina Pires retrata em suas reminiscências esses tempos passados, concebidos muitas vezes como um atraso em relação ao “progresso” que cintilava ou mesmo quando comparado com os dias atuais onde se comporta uma vida cheia de conforto. “...quando era noite, não tinha eletricidade. Quando era um dia de luar, juntava dez, quinze moças passeando... da praça da matriz, perto de Maria Guerra, até aqui (Atual rua Trav. Antonio Gonçalves)<sup>36</sup>. Era assim: pra lá e pra cá, quando chegava dava meia volta. Aí, eu que era pequena, eu e Dolores (uma amiga sua), vinha atrás. Elas conversando e nós duas atrás”.

Quando indago ao senhor Leocádio sobre a existência de vida noturna em São João antes da chegada da eletricidade, ele não hesita: “Não tinha não” e faz referência ao carbureto como um dos processos técnicos utilizados para obter claridade nas habitações. “O carbureto era um tubo, uma caneca, uma lamparina queimando carbureto”<sup>37</sup>. É bom lembrar que esse processo de iluminação era muito pouco usado na região.

A lamparina a querosene era muito mais comum ali. Aquela colaboradora afirma: “Era candeeiro. Era lamparina na porta da frente e outra na sala de jantar”. Ela confirma através de suas lembranças a ausência de uma certa comodidade dentro do setor urbano daquela vila.

Na capital paraibana “as trevas da noite”, que metaforicamente engoliam as suas ruas, vieram a ser desfeitas somente no final do século XIX quando o poder público, depois de anos de luta e manifestações por parte de muitos, decidiu então contratar a iluminação a base de lampião a querosene. Durante vinte sete anos a cidade de Parahyba do norte permaneceu utilizando esse sistema de iluminação, quando em março de 1912 “efetuou-se a inauguração

<sup>35</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do moderno na Parahyba do norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*. Op. Cit. pp. 126-127

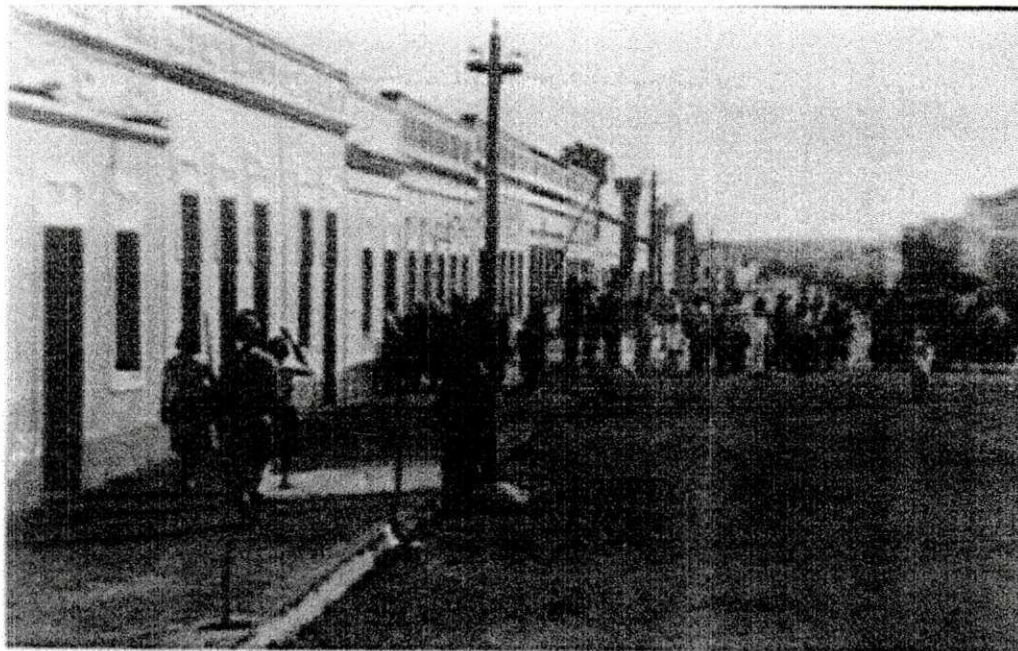
<sup>36</sup> Mapa desenhado pelo IPHAEP (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba). Delimitação do centro histórico de São João do Rio do Peixe. Contracapa. (Cf. TARGINO, Itapuan Botto. *O centro histórico de São João do Rio do Peixe*. João Pessoa: Idéia, 2002. p. 16).

<sup>37</sup> No início do século XX surgem, na capital paraibana, “as primeiras experiências com o gás produzido pelo carbureto de cálcio, luz de intenso clarão azul esverdeado, conhecido por acetileno”. A utilização desse recurso técnico para se obter iluminação se deu quando foi inaugurada nas repartições dos correios daquela cidade em 14 de julho de 1903. (Cf. RODRIGUEZ, Walfredo. *Roteiro sentimental de uma cidade*. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1994. pp. 101-102)



da luz elétrica”<sup>38</sup>. No sertão paraibano algumas cidades passam a se beneficiarem desse progresso material na década de vinte. Um exemplo é caso de Pombal onde fora instalado a primeira usina de luz no ano 1928<sup>39</sup>. Outros centros muito mais próximos de São João já dispunham da luz elétrica, como Sousa que adquirira em 1925<sup>40</sup> e Cajazeiras também nesta mesma década. São João arrastou-se durante anos na escuridão, permanecendo num atraso completo em relação àqueles núcleos urbanos adjacentes.

A claridade obtida pela queima do querosene ou ainda do óleo de mamona é o único brilho luminoso que expulsa a escuridão das residências daquela vila. No início da noite as janelas e portas das casas já deixavam escapar o clarão das lamparinas. Esses costumes vão sendo esquecidos e concebidos paulatinamente como obsoletos a partir da inauguração da luz elétrica. Isso se dá em agosto de 1934 quando ali é instalado um velho motor movido a óleo diesel para fazer funcionar o gerador<sup>41</sup>. A foto seguinte mostra essa modernidade.



**Foto 8:** Av. 4 de Outubro. Dia inaugural da iluminação pública da cidade. Fotografia datada de agosto de 1934. (Fonte: Acervo do senhor Rogério Galvão. São João do Rio do Peixe-PB).

Esse dia foi motivo de festa para os habitantes que há alguns anos esperavam com ansiedade por essa novidade já usufruída por outras localidades. Esse momento fica patente na fotografia. As expectativas geradas aumentaram mais ainda nos habitantes as aspirações de

<sup>38</sup> Cf. Idem. pp. 100-104

<sup>39</sup> Cf. SOUSA, José Antonio. Op. Cit. p. 75

<sup>40</sup> Cf. LEAL, José. Op. Cit. p. 233

<sup>41</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. Estrada das boiadas. Op. Cit. p. 138

se ter esse conforto naquela vila. Portanto, era de se esperar um dia festivo de muitas manifestações de contentamento.

A imagem acima, feita em sentido sul/norte apresenta em sua profundidade todo o dispor do linear da antiga avenida 4 de Outubro. Na margem esquerda são visíveis em duas dimensões os postes de madeira que transmitem a rede elétrica dispostos linearmente em uniformidade com o meio-fio, transfigurando a imagem da rua e dando-lhe uma outra feição. Uma pequena onda humana avança na rua em direção ao fotógrafo como se estivessem numa procissão manifestando a satisfação daquela obra que se concretizara. Como se trata de um evento singular é de se pensar que o autor da fotografia tenha sido convidado especialmente, como profissional, para documentar o ato inaugural.

Quando indago sobre o dia inaugural, a senhora Orcina Pires respira um ar de felicidade e evoca em suas memórias esses momentos festivos e alegres tratando-os como parte de sua vida, pois parece revivê-los nas manifestações que opera através das palavras ao preferi-las num tom acentuado, o que faz realçar o acontecimento: “tudo! Muita festa!... Aí foi festa, baile”. Era, na verdade uma razão muito forte para se comemorar, não só pela conquista que o povoado tinha feito, mas por este mesmo sentir-se inserido dentro do mundo moderno. E esses instantes excepcionais, que foram na verdade expressivos na vida de muitos, não são descritos apenas nos relatos orais. Eles estão presentes, em parte, congelados na imagem fotográfica acima. Colhida de uma realidade ela vem evidenciar as falas das colaboradoras. Além de manifestar a própria cidade, o seu espaço urbano, como as edificações dispostas em grande parte da antiga Avenida 4 de Outubro.

Aquela última colaboradora declara com firmeza ao recorrer aos vestígios que lhes restam de um passado, no qual vivenciou o despontar dessa materialidade que passava a fazer parte na vida diária da urbe. “Dava dez e meia se apagava. Era a motor, não era eletricidade como hoje”. A fonte geradora ainda não era a hidrelétrica dos dias atuais. No mesmo vigor, Aurília Breckenfld sustenta semelhante argumento em sua afirmação: “Era puxada a motor. Motor velho que tinha do outro lado da linha. Era até nove horas, dez horas”.

Para a época referida era na verdade uma novidade. No entanto, ao comparar esse traço da vida moderna com a tecnologia e o progresso dos dias atuais, onde as facilidades são buscadas incessantemente, as vozes carregadas de expressão acima recuam quando interligam passado e presente. Elas compreendem ao mesmo instante a existência de uma vida de conforto na época estudada, e em outro sentido, numa forma comparativa, apontam aquele elemento moderno como obsoleto.



É notório na fotografia, que a presença da rede elétrica alterou a visão urbana de tal forma que o recente expulsou aquela nudez a que a via pública se apresentava outrora. Esse novo quadro que se desenha contém marcas *modernizantes*. Indicador de progresso e/ou “excelência da civilização”, a luz elétrica incorpora-se na vida cultural da comunidade, modificando a paisagem urbana em sua materialidade, para não falar que veio proporcionar aos moradores o alvorecer de novos tempos, pois com a luminosidade proveniente das lâmpadas elétricas distribuídas nos postes foi possível a existência de vida noturna na vila.

Em anos posteriores aporta ali outro sinal que vem dar alguma condição propícia à saúde pública daquela vila. Mesmo distante de ser um signo do moderno, essa obra da administração pública vem promover algumas mudanças. Esse fato denuncia um novo ar que vem arejar a cidade de uma áurea modernizadora. Temos na imagem abaixo a inauguração de um chafariz num espaço aberto localizado na margem inferior ao edifício dos correios e telégrafos. No cruzamento da rua Lourival R. da Nóbrega com a rua Tab. P. M. Brito<sup>42</sup>.



**Foto 9:** Inauguração de chafariz feito pelo Governo do Estado. Fotografia feita entre os anos 1956-1960. (Fonte: Acervo do senhor Antonio Nogueira. São João do Rio do Peixe-PB).

Esse sinal de salubridade ocorre já nos anos que se estende entre 1955 a 1960. Dar-se conta de que em anos anteriores existia uma lagoa no sentido nordeste do setor urbano e que esta servia de poço para parte da população. Segundo alguns colaboradores, parte dos

<sup>42</sup> Cf. TARGINO, Itapuan Botto. O centro histórico de São João do Rio do Peixe. Op. Cit.

habitantes tinha em suas casas poços amazônicos, os denominados cacimbões de onde se abasteciam.

“Ali era uma lagoa. O povo tirava água da lagoa pra lavar prato. Eu não sei se tirava pra beber. Eu não sei. Aqui tinha um botador d’água que chamava Zé Ladainha que botava água lá em casa, viu? Muita gente com a cabaça na cabeça ia trazer água pra casa, né?”.

A autora dessa fala faz uma referência aos anos 1920 e 1930. Essa prática insalubre arrastou-se por algumas décadas para progredir numa marcha lenta até ser substituída, através do poder público, pelo abastecimento d’água. O sistema de abastecimento por meio de chafarizes, em que pese, não vem proporcionar o conforto doméstico da água encanada - este sim, um sistema por excelência -, constitui um avanço em relação ao modo anterior de abastecimento d’água. Somente nos anos 1970 é que esses melhoramentos são efetuados pela esfera pública e, a partir daquele momento, brota um benefício há muito desejado. Essa comodidade revela-se na afirmação de que “a cidade tem o serviço de abastecimento d’água e daí constar à nova paisagem: cada casa tem o seu pequeno pomar”<sup>43</sup>. O privilégio de se ter em casa a água encanada, num simples abrir de uma torneira, era, para a época aludida, um verdadeiro conforto.

Na cidade provinciana de Parahyba do norte (hoje João Pessoa), onde as águas provinham de fontes e cacimbas construídas em fases sucedâneas de acordo com a necessidade da crescente população, os serviços de abastecimento d’água e esgoto eram celebrados pelo poder público como um “melhoramento imprescindível à vida da cidade”. Após anos de projetos defendidos pelos administradores e apresentados ao governo da província, esse bem-estar vem ser oferecido àquela sociedade, depois de adquirir todo o material necessário à realização da citada obra. O ato inaugural ocorre no ano de 1912 sob os discursos políticos exaltando tal obra ao som dos fogos de artifícios<sup>44</sup>.

Na cidade de Campina Grande, a inauguração do abastecimento d’água ocorrido em 1939 é decantada como a obra do século<sup>45</sup>. No interior do Estado, esses melhoramentos vão ocorrer somente na década de setenta. Um exemplo é a cidade de Pombal que assim como em São João do Rio do Peixe o abastecimento d’água é inaugurado no ano de 1970<sup>46</sup>. Essa prática não se restringiu a uma única cidade.

---

<sup>43</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. Estrada das boiadas. Op. Cit. p. 138

<sup>44</sup> Cf. RODRIGUEZ, Walfredo. Op. Cit. pp. 120-123

<sup>45</sup> LEAL, José. Op. Cit. p. 253

<sup>46</sup> Cf. SOUSA, José Antonio de. Op. Cit. p. 205

#### 4.2. Encantos e desencantos da modernidade: São João nas narrativas de realidades e utopias.

“...eu saí olhando assim . fiquei admirado com aqueles postes de madeira bem trabalhado, ai eu achava que era uma cidade maravilhosa,. Fiquei admirado, encantado mesmo”. (José Dantas)

“... eita! O trem já vem! Ai de longe já avistava o tanto de fumaça. Ai ele chegava, chegando, chegando, chega dava aquela emoção. (...) Era uma coisa linda que tinha.” (Auríliia Breckenfeld)

“... quando eu viajava; eu gostava de observar a paisagem, aquelas serras, achava muito bonito...” (Orcina Pires)

Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica,  
Mas atravessa a noite, a madrugada, o dia,  
atravessou minha vida,  
virou só sentimento.  
(Explicação de poesia sem ninguém pedir. Adélia Prado).

Os fragmentos acima são construções artesanais que prenunciam vida e respiram a cada pontuação. Esse algo material que atravessou parte da vida dos sujeitos é imortalizado nas memórias destes. Esses narradores artesanais dos acontecimentos reencontram os quadros imagéticos ao gosto do sentir, uma elaboração feita a partir de uma experiência própria. São mais que palavras, pois revelam emoções sentidas quando ganham vida no momento em que são lembradas. São verdadeiros quadros que revelam em fragmentos um mundo peculiar do sujeito desenhado sob um olhar de caráter privativo, uma nuance a que lhe pertence, sem perder a vida social.

A narrativa revigora sua riqueza quando cada narrador fabrica com suas próprias palavras o acontecimento, dando cores e dimensões de proporções apropriadas do seu mundo. A fabricação é feita a partir do seu ângulo. Como uma imbricação, a narrativa adquire a forma de uma renda. São vários fios interligados entre si. Como uma teia, ela está impregnada por uma rede de acontecimentos, pois eles não têm sentido quando vistos isoladamente. É, na verdade, um conjunto de eventos que tem vida dentro da história.

Walter Benjamin atribui à narrativa da oralidade a existência de uma forma rica do produzir, pela sua liberdade de recriar o acontecimento a partir de um olhar próprio<sup>47</sup>. O

<sup>47</sup> Walter Benjamin procura mostrar a existência de uma relação de diferença entre as tradições orais e o romance. Essa liberdade de recriar na oralidade é uma narrativa ceifada no romance, pois que o romance

acontecimento é percebido pela sensibilidade do narrador, que o entende de seu lugar e *re constrói* com seus próprios instrumentos, a maneira de ver e *reproduzir*.

Quero aqui, utilizar-me do pensamento benjaminiano para definir uma veia narrativa da oralidade no seu construir. Não estou tratando de tradições orais, mas de construções narrativas a partir da oralidade no contemplar das particularidades de cada narrador. As múltiplas faces do objeto se formam através das narrativas criando nuances. Ao debruçar nas reminiscências esses miradores do passado dão ao espetáculo um verdadeiro ar de encanto. Esses múltiplos olhares que passam por um filtro cultural convergem para o mesmo objeto. No entanto, cada um desses toma corpos narrativos que lhe é peculiar, criando ao que mais se assemelha a um caleidoscópio.

Essa peculiaridade do narrador que agora me debruço é descrita por Benjamin quando a distancia do romance. Para ele, “o narrador colhe o que narra na experiência, própria ou relatada. E transforma isso outra vez em experiência dos que ouvem sua história”<sup>48</sup>.

É assim, os colaboradores tecem e fiam o acontecimento, não como tal sucedeu, em si, mas mergulham profundamente na vida e debulham-na ao seu modo. Sem encasular sua visão, o narrador dá-lhe uma propriedade única. Pois assim, a narrativa tem sua riqueza, visto que é “algo parecido a uma forma artesanal de comunicação. Não pretende transmitir o puro ‘em si’ da coisa como uma informação ou um relatório. Mergulha a coisa na vida de quem relata, a fim de extraí-la outra vez dela. É assim que adere a narrativa a marca de quem narra, como à tigela de barro a marca das mãos de um oleiro”<sup>49</sup>.

É desse pináculo da história que a cidade também é vista por quem saiu e/ou por quem ficou. Cada um daqueles contempladores “re constrói-a” emergidos no seu jardim de lembranças e assim vão ornamentando o desenrolar do passado com os encantos e desencantos vividos na longa caminhada e que vão recompondo num único sentido, o de dar vida ao acontecimento.

Como descreve a poesia de Adélia Prado acima, o trem atravessou a vida de muita gente, deixando na memória de tantos, fragmentos de momentos marcantes e que, por ser parte da história do sujeito, viraram sentimentos. A concepção superficial que temos do

---

preuncia uma existência dada pelo autor. Essa preexistência não encontra espaço na oralidade ou na tradição oral. (Cf. BENJAMIN, Walter. O narrador. In: *Textos escolhidos*: Walter Benjamin, Max Horkheimer, Theodor W. Adorno, Jürgen Habermas. Traduções de José Lino Grünnewald...et al. São Paulo: Abril Cultural, 1980. [Os Pensadores].)

<sup>48</sup> Cf. Idem. p. 60

<sup>49</sup> Cf. Idem. p. 63

passado é de que o que sumiu no tempo e nele adormeceu transformou-se em páginas de outrora, se tornando simplesmente numa matéria sepultada no passado, tido geralmente como insignificante. Entretanto, esse passado não desapareceu da vida dos homens que vivenciaram tal ou tais acontecimentos, ele foi introjetado na construção desses sujeitos. Pois que, “o significado mais profundo da vida não é o de ordem material. O significado mais profundo da imagem não se encontra necessariamente explícito. O significado é imaterial; jamais foi ou virar a ser um assunto ‘visível’ passível de ser retratado fotograficamente”<sup>50</sup>. Mesmo que, despedaçados em silhuetas, repousam na memória desses homens. Mesmo que fragmentados, renascem sob o olhar de uma singularidade impregnada de múltiplos desejos, aspirações, sonhos. Essa narrativa é o sopro de vida do acontecimento. Ao atravessar a vida do sujeito tornou-se uma parte constitutiva de sua história, de sua construção. O trem embarcou no cotidiano de muitos que ali povoaram ou que simplesmente ali passaram. Assim, a Maria fumaça passou a ocupar um papel simbólico no imaginário coletivo. A nossa colaboradora Aurília resgata essas imagens repousadas em sua memória, lembrando que a chegada da locomotiva a vapor provocava momentos de expectativas. A depoente vai reproduzindo o acontecimento, a partir de instantes sucessivos: “... Aí ele chegava, chegando, chegando, chega dava aquela emoção”. A repetição do verbo remonta os momentos da chegada do trem. Desde o apontar do outro lado da cidade, anunciado pela fumaça provocada pela combustão da lenha que propulsava a máquina, aparecendo na curva já com o som estridente do apito, até o barulho ofegante da locomotiva, que à proporção que ia se aproximando seu compasso ia aumentando, prenunciando a sua parada. Dessa forma, a oralidade dar vida a descrição do acontecimento através da fala, pois a “..., autêntica ambivalência...” do documento falado “...o aproxima muito mais da condição humana”<sup>51</sup>.

As emoções de prazer trazidas pelas imagens que vão surgindo sucessivamente, uma após outra, são possíveis de serem arquivadas na memória e que facilmente retornam ao ato de lembrar. A chegada da máquina a vapor é um momento de alegria e felicidade para D. Aurília como ela própria descreve: “Aquilo era uma festa quando chegava o trem. Todo mundo corria pra estação, a chegada do trem. Naquelas épocas não tinha distração. Era tudo parado. A melhor distração que tinha aqui era o trem”.

Desde a máquina em sua materialidade, e que se movimentava sobre os trilhos, há todo um imaginário coletivo do trem. “Mais do que a locomotiva e seus vagões, são

<sup>50</sup> Cf. KOSSOY, Boris. Op. Cit. p. 117

<sup>51</sup> Cf. TOHMPSON, Paul. Op. Cit. p. 147

precisamente os sentidos histórico-culturais de seu trajeto - de sua aparição/desaparição - que se oferecem nessa viagem para ser apanhados por quem puder. Quem poderá? Num trem sempre haverá lugar para jogos surpreendentes de luz e sombra, para seqüências de imagens e cortes imprevistos”<sup>52</sup>. Um corpo morto e vivo ao mesmo tempo: morto pela ausência de sensibilidade e vivo do ofegar da máquina, do seu movimento e como um acúmulo de ferro tornava-se maleável quando visto de certa distância, nas curvas que fazia. “Histeria, loucura, tédio, medo, assombro, repulsa, encantamento: configura-se, aqui, uma escala múltipla de representações literárias, as quais sustentam, como elos mediadores, correspondências histórico-culturais entre técnica e sociedade, entre progresso material e estados de espírito, entre o estado de coisas e as maneiras de apreendê-las”<sup>53</sup>.

A visão que se tinha do trem é peculiar à época referida. Seria então o trem “...o triunfo do engenho humano?”. Essa interrogação abre o quinto capítulo da tese de Aranha que discute e analisa a literatura que reverencia a locomotiva considerando-a uma ‘onipotência mecânica’ numa superação ao poder da natureza. Essas narrativas se debruçam sobre a grandiosidade e magnificência do trem de ferro quando ganha velocidade, cortando vales, subindo serras, descendo montanhas, passando sobre os rios de águas impetuosas, atravessando chãos desertos, lugares inóspitos<sup>54</sup>.

“Outras marcas dos caminhos de ferro sobre a paisagem brasileira, além dos trilhos (...) foi a das pontes - principalmente as de ferros - e dos viadutos”. A paisagem natural revolvida pela técnica completa-se com a maravilha da mecânica que se incorpora como um sublime espetáculo. A invenção humana vence a natureza em seu estado bruto. Esse olhar redesenha uma realidade e avança além dessa num tom quase épico para chegar ao ponto até aonde vai a capacidade do homem de transformar e criar. A ferrovia veio promover a construção de uma nova paisagem. “... em alguns pontos do Brasil, sabe-se que, a construção de estradas de ferro se assinalou por notáveis vitórias da técnica sobre a natureza”<sup>55</sup>. A façanha humana ultrapassa os limites da natureza e tenta sobrepor-se a ela.

Todavia, essa ‘onipotência mecânica’ dobrou os seus joelhos à força arrebatadora e ameaçadora das águas durante as cheias de 1924, quando as ruas de São João e Sousa foram inundadas e o vigor das correntezas arrastou impiedosamente, de forma brutal, o que lhe

<sup>52</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 48

<sup>53</sup> Cf. Idem. p. 35

<sup>54</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Op. Cit. pp. 325-341

<sup>55</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. Op. Cit. p. 82



vinha à frente, derrubando casas, devastando plantações, bloqueando estradas, carregando parte dos postes dos telégrafos e até mesmo cercando e ilhando o homem do vale. Os aterros da RVC, “foram cortados em vários pontos impossibilitando a passagem da máquina a vapor”<sup>56</sup>.

Um forte comerciante de Cajazeiras, dono de tropas de burros, o senhor Joaquim Peba, sentindo-se prejudicado com a impossibilidade do tráfego ferroviário no vale do Rio do Peixe, naquele mesmo ano de cheia, “teve uma idéia audaciosa: enviou com a tropa de burros dois ou três carpinteiros, dizendo em alto e bom som que pagaria todas as conseqüências para que arrombassem os vagões de carga da Rede de Viação Cearense presos em Paiano (hoje Arrojado Lisboa), e retirassem toda a carga de sal que neles continha, vindo de Fortaleza com destino aos comerciantes de Cajazeiras”<sup>57</sup>.

Essa impetuosidade das águas, como forças da natureza eram esperadas como um ponto extremo do período invernos. É bem verdade que a abundância das águas vinha saciar e acalantar o habitante da ribeira que vive o desatino da seca. Nesse mesmo íterim conduz no seu antro o medo, a destruição nas inundações que provoca.

“Quando a cheia veio, o rio derrubou as casas de papai. Era uma bodega monstra! O armazém na outra” e continua adiante. “A cheia de 24 veio, carregou... correndo água aí, num tinha ponte não, nem tinha linha de ferro não, era só o nado, num tinha. Ai, nós saímos nadando, viu? Nós vinha pra linha de ferro, já tinha. O padre Sá foi, deu a casa. ...entre a casa do véi Manu e a casa do padre Sá”. (Francisco Paizinho)

“Aqui [praça da matriz] era uma várzea. Uma várzea que era beleza. Em 1924 a água, disse que deu na cintura. Eu era muito criança. Eu tinha quatro anos...mamãe contava e os mais velhos contavam”. (Aurília Breckenfeld.)

Aqui, o ano de 1924 é visto como epicentro de todas as cheias ocorridas durante o século. As referências às enchentes naquela região convergem todas para o ano descrito acima, revestindo-se de uma alegoria que incorpora a força da natureza num espetáculo de encanto por um lado, quando visto como uma antítese da seca e a imagem do desencanto causado pelos estragos provocados pela força das águas inundando os espaços habitados, por outro. Isso quando a força da correnteza despida de qualquer sensibilidade arrebatava o que vem pela frente e vai desmoronando, destruindo e levando até mesmo vidas humanas.

<sup>56</sup> Cf. COSTA, Antonio Assis. Op. Cit. p. 59

<sup>57</sup> Cf. Idem.

É essa a imagem de espetáculo construída pelas falas expostas logo acima. Um “*mar d’água*” cobrindo espaços onde o sol causticante devora as vidas ali existentes, impondo uma força peculiar da natureza. O clima quente e seco predominante no interior do Nordeste, onde o sujeito ali inserido em grande maioria desconhecia as explicações da geografia e da meteorologia e se confortava com as conclusões da filosofia cristã<sup>58</sup>. Uma fé para conviver entre as “iras do sol” e a verdadeira insensibilidade da correnteza das águas.

As explicações dadas por Francisco Paizinho, quando resume num espetáculo “era só o nado” a grande quantidade de água represada, quando a sua casa “o rio derrubou” deixando desabrigado a sua família, é o padre, uma figura religiosa, quem lhe socorre. Além disso, a estrada de ferro é coberta pela elevação das águas do rio, impossibilitando a comunicação para outros lugares, a vila estava praticamente isolada, ilhada para muitos.

Aurília se esquiva de uma afirmação concreta, mas lembra da praça da matriz antes de qualquer alteração da modernidade: “Aqui era uma várzea, uma várzea que era beleza”. Mesmo que nesse espaço no centro do povoado, as águas tomam lugar e provocam um espetáculo, as ruas estavam tomadas e os curiosos admiravam aquele mar ao mesmo tempo em que sentiam medo.

Fugindo desses momentos únicos, o trem continuava a ser o elemento causador de admiração e também de medo para o homem. As afirmações que seguem remontam para além desses dois fluxos sentimentais do ser humano entre a imagem fatasmagórica e a maravilha da mecânica.

A senhora Orcina Pires descreve: “dizem eu não sei não, que o primeiro trem o povo correu com medo, que era a besta fera, viu?”. Mesmo que distante de uma certeza, a primeira colaboradora busca declaradamente no imaginário coletivo uma representação simbólica do trem construída pela sociedade. De igual forma, o senhor Francisco Alves busca no imaginário essa imagem quando afirma que “mais disse que era o cavalo do cão, nera? Gente que não conhece nada, né? Que era, só tinha um olho só”. Uma visão apocalíptica é recomposta para definir a imagem coletiva que se tinha do trem de ferro. É essa também a definição dada por um escritor São joãoense: “Os caminhos foram se chegando e o povo, de boca aberta, assombrado. Os ‘galêgos’ americanos com suas máquinas e caminhões, falando ‘errado’ sem o povo compreender — ‘du-iú-espitingue-inglix...’ e a cabroeira respondendo — ‘Vai pra lá peste! Tibi! Isso é coisa do cão!’ A RVC com seus trilhos de ferro e as

<sup>58</sup> Referência à construção do sujeito a partir dos espaços geográfico e social no pensamento euclidiano. (ver. CUNHA, Euclides. *Os sertões: campanha de Canudos*. 37 ed. Rio de Janeiro, F. Alves, 1995.)



locomotivas correndo e apitando nos sovacos de serra, assombrando os vaqueiros, cangaceiros, homens e bichos — ‘Valha-me Deus! Que bicho é aquele?...’<sup>59</sup>.

A fala de Aurília ganha um ar de coerência com o real, reafirmando a anterior: “Tinha gente que tinha medo do trem. Aquele pessoal do sítio que nunca vinha à cidade. Outros nunca tinham visto”. O dia a dia dos habitantes do campo difere totalmente do cotidiano citadino. Naquele ocorre uma relação social mais isolada. Pois, na zona rural o sujeito era desprovido de um constante contato social e fora da dinâmica da cidade.

Todavia, não somente o trem causou temor e perplexidade ao mesmo tempo. O automóvel, principiando a introdução do moderno na vila, é visto com um relativo sobressalto. Esse olhar toma um caráter de veemência quando é afirmado que: “O primeiro automóvel veio com Emídio Sarmiento de Sá causando pânico a população ribeirinha. Contam que causou medo a todos e perguntando o que era aquilo alguém respondia: — é oito-nove. O pavor aumentava com a afirmação: se uma faz toda essa zoadá, imagine oito ou nove. Pouco a pouco o povo foi se acostumando com o progresso”<sup>60</sup>.

Mesmo que a autora dê um tom cômico ao acontecimento, a afirmação ganha um certo sentido. Contudo, é de se imaginar o impacto momentâneo provocado pela tecnologia dentro de um determinado espaço social, no caso São João nos anos 1920, 1930 e 1940. De que forma reage o sujeito inserido nesse espaço/tempo social? É natural que a reação seja de um espanto e de um encanto simultaneamente, ao encontrar-se com o inusitado.

Logo em seguida Orcina Pires faz referência ao espanto causado pelo surgimento do automóvel. “O primeiro carro que veio na estrada ainda hoje tem gente correndo aí, pelo mundo se ainda for vivo, com medo da besta-fera. Que era a besta-fera, o carro, viu?”

“O primeiro carro que eu vi aqui em São João era, foi um carro veio, com uns farol desse tamanho. Eu nem me lembro nem o nome do carro” (Francisco Paizinho)

A colaboradora conduz a exposição das imagens numa narrativa cômica tentando reafirmar uma realidade que ganhou um certo espaço no imaginário coletivo de que já falei acima. É essa direção semelhante tomada pelo colaborador que sucede a fala anterior, num discurso revestido de uma certa veemência. O carro parece ser reproduzido imagetivamente, “com uns farol desse tamanho”, ganhando aspectos fantasmagóricos que traduz uma imagem excêntrica e que toma uma dimensão animalesca.

<sup>59</sup> Cf. CARTAXO, Otacílio. Op. Cit. p. 85

<sup>60</sup> Cf. CARTAXO, Rosilda. Estrada das boiadas. Op. Cit. p. 196

Dar-se conta de que em São João do Rio do Peixe, a presença do automóvel se faz no ano de 1918. Trata-se de veículos de passeio, adquiridos por potentados locais. Essa simples presença não provoca qualquer impacto sobre o comércio ou sobre a vida cotidiana como um todo. Todavia, é de se pensar na questão mecânica do veículo motorizado e que nunca dantes fora visto<sup>61</sup>.

As narrativas aqui seguidas pelos documentos orais não expõem apenas diretamente suas admirações ao novo que se inseria na cidade. Essas narrativas, a que voltaremos mais adiante, revelam discretamente os encantos e desencantos provocados principalmente pelo trem, não simplesmente em sua representação de avanço tecnológico, mas muito mais na sua representação simbólica de um novo tempo.

Contudo, nenhum desses narradores descreve o impacto humano causado nos primeiros momentos de travessia da Maria fumaça, desde a construção da ferrovia, com a instalação dos trilhos através de uma dura mão-de-obra dos “cassacos”<sup>62</sup>, até o dia festivo de inauguração em São João. Essas imagens projetadas na mentalidade coletiva não são encontradas em seus testemunhos, simplesmente pelo fato desses atores narradores não terem assistido e vivenciado esses únicos e expressivos acontecimentos, esses instantes tão significativos. O senhor Francisco Paizinho é o único a vivenciar ou a fazer parte desses momentos, mais especificamente a luta do padre Sá, pela instalação da obra, sua resistência a uma política oposicionista. Elas são mais claras em suas lembranças. “Em 22 eu tinha oito anos”. Nessa idade ele armazenou fragmentos que ainda sobrevivem ao sabor do tempo, e lembra quando debulha o acontecimento com entusiasmo.

Outros não dão conta desse espetáculo mecânico e encenação humana. Isso se dá por uma simples razão, não foram eles contemporâneos da chegada da ferrovia em São João, como foi seu Francisco Paizinho. Nasceram eles na década de vinte, quando aquele insumo moderno sacudia a vila pela primeira vez numa entrada triunfal. Portanto, são atores praticamente inexistentes durante o momento inaugural. Por isso não compreendem esse momento como um impacto, antes eles se recolhem nas suas experiências no sentido de zelar por uma certa fidedignidade a que atribui a seus testemunhos. Quando resgatam os atributos da máquina do imaginário coletivo, onde residem essas vozes e que ainda encontram sobrevivência, ponderam. Ainda assim, têm o cuidado de deixar claro a referência de suas

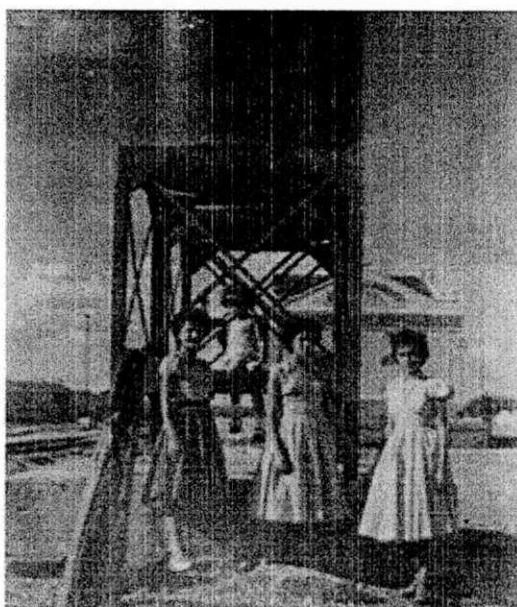
---

<sup>61</sup> Cf. Idem. p. 139

<sup>62</sup> Termo utilizado na referida época pela sociedade para se referir aos funcionários da Refesa que se dedicava na instalação e manutenção da linha férrea.

afirmações. Mesmo que não tenham vivido os momentos inaugurais, eles se debruçam nas impressões adquiridas dos símbolos do moderno introjetadas nas suas vivências e mostram de dentro da sociedade como grande parte das pessoas compreendia e conceituavam esse inusitado e inconscientemente vão construindo a arqueologia de um novo cotidiano.

O que se faz da imagem desses elementos inovadores, com sentido de moderno, de orientadores de um novo mundo, não escapam apenas nas vozes revestidas de existências nas palavras expressadas pelos colaboradores. Este pensamento está presente propositadamente em instantes cristalizados que residem nos documentos iconográficos. É o que denunciam as fotografias abaixo.



**Foto 10.** Personagens pousando em frente às antigas caixas de óleo. No fundo vê-se a estação ferroviária. (Fonte: Acervo do senhor Antônio Nogueira. São João do Rio do Peixe-PB)

Aqui o conjunto de ferros, as caixas de óleo são escolhidas como anfitriãs enigmáticas do novo, são escolhidas como cortinas de fundo da fotografia e em profundidade a estação em seu diminuto tamanho produzido pelo distanciamento do ponto escolhido numa dimensão proporcional. Contudo o fotógrafo ou o fotografado fez questão de que a estação fosse inserida na foto como se tentasse tornar público que a cidade de São João de João do Rio do Peixe estaria com as “portas abertas para o mundo”.

Entretanto, por que foi eleito esse ângulo? Penso que, ao escolher aqueles elementos como partes constitutivas da imagem, quem quer que seja, procurou inserir os personagens em um novo mundo representado pelos signos a que estão presentes, como a estação. Já que iriam eternizar aquele instante, buscaram essas representações de um sujeito consumidor de uma cultura moderna. Até porque se trata de pessoas jovens que podem ser facilmente conduzidas

pelos encantos da modernidade. Esse reconhecimento vai identificar onde estavam estes personagens na devida época.

Além de vir representar algo inovador como o ferro, o que estaria ligado ao trem, o ambiente era um espaço de sociabilidade. Como sendo ali a estação, quem quer que por ali tenha passado pode com facilidade reconhecê-lo através da fotografia. Simbolicamente um ponto de encontro de variadas culturas.

Na foto seguinte, onde os personagens também procuram colocar-se em posição, a escolha do fundo fotográfico, a locomotiva em cheio, vem representar naquele momento, para muitos, o progresso.



**Foto 11:** Pessoas se enquadram na frente da locomotiva parada na estação. Clique feito nos anos 1950. (Fonte: Acervo do senhor Rogério Galvão. São João do Rio do Peixe-PB)

Esse grupo de pessoas, tanto numa como na outra foto, procurou documentar um momento expressivo de relativa importância para a vida destes. Teria sido esse o pensamento dos personagens ou do fotógrafo? Como já expliquei acima, essa atitude está carregada de uma representação simbólica, onde repousa um imaginário. O que se pode observar, é uma intensa relação que encerra uma alegoria ao progresso impregnado na estação e na locomotiva<sup>63</sup>. É necessário ressaltar ainda que essa prática muito mais que um ato de sacralizar o momento, vem ser na verdade uma “... proteção contra o tempo” tornando “... a

<sup>63</sup> Cf. KOSSOY, Boris. Op. Cit. p. 138

fotografia um substituto mágico de que o tempo destruiu”<sup>64</sup>. Entendo que tenha sido essa, inconscientemente, uma das motivações que levou o grupo a pousar para uma fotografia. Outrossim, a imagem encerra uma cidade dinâmica, voltada para o mundo, o que revela um verdadeiro cartão postal.

Mesmo que um instante, trata-se de uma escolha feita estética e simbolicamente para garantir a reprodução de uma imagem que se eternizará. Pois que “a fotografia é, ao mesmo tempo, uma forma de expressão e um meio de informação e comunicação a partir do real e, portanto, um documento da vida histórica”<sup>65</sup>.

Ao escolher o espaço da estação e/ou a locomotiva, o autor manifesta uma visão de progresso representado simbolicamente pelo trem. Primeiro porque não se resume num simples evento, estão inseridos de objetos que vem representar uma visão de época, pois que nas duas fotografias as pessoas estão bem vestidas e bem comportadas, evidenciando uma preparação prévia para se reproduzir uma realidade. Em segundo lugar, a imagem encerra uma questão iconológica. A locomotiva permanecia na estação o tempo restrito ao intervalo entre a chegada e a saída do trem. Entretanto, percebe-se na imagem que somente a máquina aparece e estacionada, o que nos faz pensar que essa parada foi provocada possivelmente por ter quebrado ou algo semelhante e assim tenha permanecido ali por um longo tempo. Portanto, a escolha foi bem pensada. A eleição daqueles elementos a que já ressaltai, como parte inferior da foto, é a preferência de um pensar. “O testemunho obtido é, assim, marcada pela visão de mundo do autor”<sup>66</sup>.

Uma terceira fotografia nos apresenta o mesmo espaço tomado de um outro ângulo. Numa outra dimensão é contemplado, além de vários objetos, um conjunto de personagens que engloba alguns eventos. Ela vem evidenciar uma realidade manifestada pelos colaboradores, o movimento causado pela chegada do trem de ferro. Como as demais, esta imagem é um verdadeiro documento do passado.

Em primeiro plano uma reunião de fiéis acompanha uma procissão da imagem de N. S. de Fátima montada num enorme andar e acompanhada de crianças trajadas simbolicamente de anjos. O padre, entre outros, em uma posição que antecede a caminhada, parecem abrir caminho como líderes que se manifestam em vanguarda. No centro podemos ver uma pessoa carregando nas suas mãos uma haste, levando uma seta de indicação da direção do vento e na

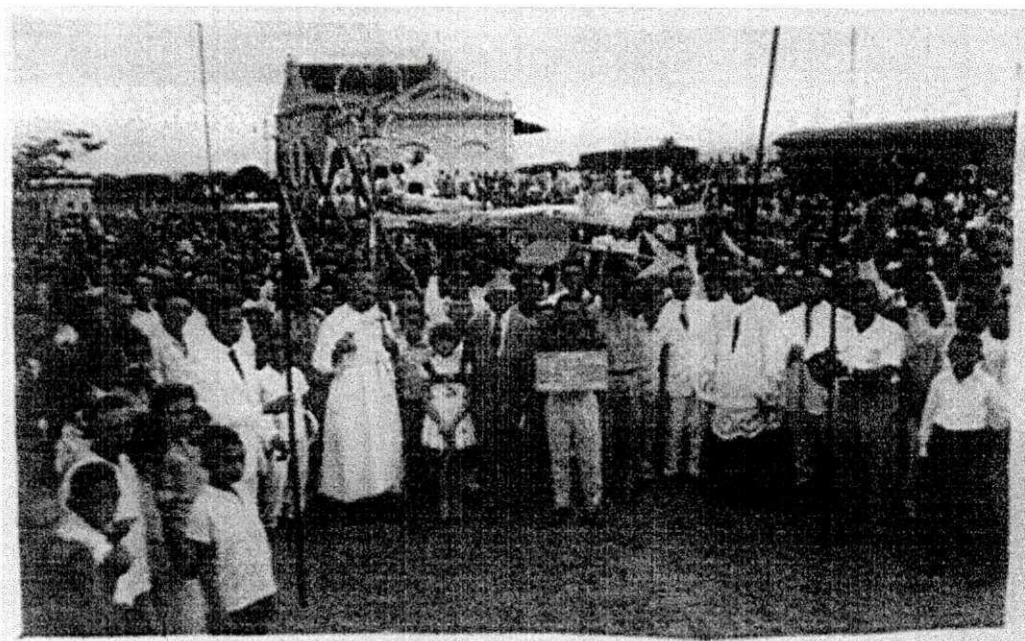
<sup>64</sup> Cf. LEITE, Mirian Moreira. *Fotografia e história: passagem do único para os múltiplos*. Op. Cit. p. 87

<sup>65</sup> Cf. KOSSOY, Boris. Op. Cit. p. 131

<sup>66</sup> Cf. Idem. p. 132



ponta um galo artesanal. Trata-se de um evento religioso a que foi denominado de oposição do galo. Colocado em frente à capela de São Francisco, situada próxima a estação ferroviária, o galo metálico passa a ter um referencial simbólico da religião cristã.



**Foto 12:** Evento religioso ocorrido nos anos 1950. Ao fundo a estação ferroviária da cidade. Às margens direita ver-se a passagem da denominada maria-fumaça. (Fonte: Acervo do senhor Antonio Nogueira. São João do Rio do Peixe-PB)

No fundo, à margem direita, ver-se o trem no momento de sua passagem, aparecendo apenas parte do comboio. Nas janelas dos vagões os passageiros parecem acompanhar com os olhos a sucessão daqueles instantes festivos. Debruçados nas janelas miram curiosamente encantados enquanto os eventos se sucedem.

Muito mais que um “resíduo do passado”, essa fotografia retém um “inventário de informações”. Ela vem evidenciar a afirmação de que “toda fotografia representa o testemunho de uma criação”, como também “representará sempre a criação de um testemunho”. Pois que esse fragmento difere de boa parte das imagens visuais aqui expostas e dessecadas, ela é mais um espetáculo de um movimento congelado no tempo. Os personagens por ela absorvidos não foram todos preparados para tal fim<sup>67</sup>.

O que entusiasma o observador ao vê-la é a permanência de um movimento que parece residir numa constância. Trata-se de um raro evento ocorrido na cidade de São João do Rio do peixe. Apresentam-se simultaneamente dois acontecimentos principais vivenciados pelos personagens ali inseridos: em primeiro momento, uma manifestação religiosa; em segundo

<sup>67</sup> Cf. Idem. p. 50

plano ocorre a passagem do trem. São dois movimentos específicos voltados um para o outro. Cada movimento enquadra em si um conjunto de personagens que parecem sentir-se fascinados com o desenrolar do outro movimento.

É de se causar admiração e deixar muitos perplexos essas reuniões de pessoas nas pequenas cidades como São João, durante a época referida. Nesses lugares urbanos providos de um relativo número de habitantes, a multidão era um fenômeno raro, ocorrendo em encontros, simplesmente em eventos como manifestações religiosas, como se pode presenciar na última imagem acima. Momentos como estes fica claro também na foto 2 quando se trata de um acontecimento eventual, a primeira visita de Frei Damião de Bosano. Essas eventualidades de multidões humanas estão presentes nos comícios, inaugurações (como das fotos) e outras casualidades.

Em São João, os eventos periódicos, no caso festas tradicionais são descritas com tamanho fascínio pelas vozes ao revisitar esses quadros de lembranças, essas vivências que se tornaram marcos de encantamentos.

“A festa maior que eu achei aqui, que o povo vinha do sítio praqui, era noite de festa”.  
(Francisco Paizinho)

“Antigamente o natal era aqui nessa praça (Praça da matriz). Montavam barracas. Eu era pequena. Eu me lembro de muitas barracas, ali. De noite a gente andando e comprando cachorro-quente, ...”. Mais adiante a colaboradora volta a lembrar desse passado que para ela foram momentos de muita felicidade. “Antigamente eram os carrosséis. Quando era no natal, no ano novo, vinham aqueles carrosséis, era uma festa danada com esse povo. Festas nesses carrosséis, cadeiras...” (Aurília Breckenfeld.)

Eram praticamente as únicas festas que ocorriam durante todo o ano. A senhora Orcina Pires rememora esses dias de festas tradicionais em tom de contentamento: “Noite de festa, era a noite mais animada que tinha”

É bem provável que essas festas reunissem uma quantidade indeterminada, porém relativamente grande de gente em relação ao espaço, constituindo um movimento contínuo de pessoas que se deslocavam aleatoriamente para pontos diferentes, assemelhando-se, assim, a um pequeno formigueiro, entretanto, sem o movimento frenético dos centros urbanos mais desenvolvidos, produzia algo semelhante a um espetáculo.

Esses dias eram realmente uma grande festa, pois que, o cotidiano da cidade resumia-se ao dia a dia da pequena urbe. A cidade era um vazio só. Como já vimos, o único atrativo

que existia ali era praticamente o trem. É assim que Aurília deixa claro: “Naquela época não tinha outras distrações aqui. Era tudo parado. A melhor distração que tinha era a chegada do trem”.

Pois assim como nos pequenos aglomerados urbanos do interior, aonde o trem chega chamando a atenção dos habitantes, as estaçõeszinhas passam a ter uma representação compreendida “como espécie de portas abertas para o mundo”. É que, “através dos trens que ai trafegam (...) e dos outros elementos da modernidade que a integram, a exemplo do telégrafo e/ou do telefone, elas tornam-se espaços de intensa sociabilidade porque, para elas convergem praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior e vice-versa, sejam econômicos, político, afetivos, etc”<sup>68</sup>.

A alteração no espaço social ocorre a partir do momento em que se inicia a instalação dos trilhos. Aqueles que habitam as margens da linha férrea e a população próxima, urbana e/ou rural, reagem com sobressalto às maravilhas da mecânica moderna. São eles, os primeiros a contar com o trem no seu cotidiano. Isso pode ser pensado nas palavras de seu Francisco Paizinho quando dissecava os trabalhos ferroviários: “vinha chegando o carro com drumento e tudo e as linhas. Passou aqui, ninguém sabia o que era aquilo. Oh! ferrão comprido! Era todo mundo espiando”.

Aliás, essas emoções são causadas desde a expectativa que é gerada pelos habitantes na espera da chegada da “maria-fumaça” no dia inaugural. Em São João, as celebrações ocorrem já no início dos trabalhos da construção da estrada de ferro, nas proximidades de Pilões. Como já mencionei anteriormente, o momento é celebrado num tom festivo, com os discursos do Pe. Joaquim Cirilo de Sá e o engenheiro das obras José Rodrigues Ferreira, oficializando aos presentes com direito a banda de música<sup>69</sup>.

Os atos inaugurais de trechos ferroviários não são diferentes nas diversas partes do Nordeste em épocas variadas, como no Recife em 1858; em Campina Grande no ano de 1907; “na cidade Juazeirinho, no cariri paraibano, já na década de 1950”. A esses instantes soma-se instrumentos de efeitos, além dos discursos de representantes políticos, fogos de artifícios, músicas, vivas entre gritos e palmas dos expectadores, num estado eufórico, misturando-se com o barulho explosivo da máquina acompanhado do apito ensurdecedor que atravessa a distância da estação, e para a eternização do momento o registro fotográfico. “Enfim, um

<sup>68</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Batista. Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Op. Cit. p. 410

<sup>69</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Arquivo pessoal. p. 335



grandioso espetáculo à altura de um dos grandes símbolos da mecânica moderna, a chegada do trem a vapor ou do tão propalado trem ‘maria-fumaça’<sup>70</sup>. Os periódicos abrem espaços em suas páginas para o registro do inesquecível acontecimento, e tratam-no com eloquência, dando ênfase para a produção de um teatro ambiental, revestindo-o de uma impressionante grandiosidade e magnitude.

Esses momentos são por Hardman assim descritos: “O tumulto caótico e babélico de uma obra em construção é substituído, no ritual de passagem das inaugurações solenes, pelo mundo do espetáculo mecânico. Por todos os cantos do planeta, durante o apogeu da era ferroviária, o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável da projeção de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem à partida ou à chegada, espectadores atônitos da modernidade”<sup>71</sup>. Não é à toa que a primeira locomotiva que correu no mundo – aquela entre Liverpool e Manchester –carregava a expressão “Catch me who can” (Agarre-me quem puder)<sup>72</sup>.

Em 1830 a Inglaterra experimentava esse acontecimento que alcançou proporções gigantescas. Essa designação adquire concretude na figuração de uma massa de 400 mil pessoas voltadas completamente para o “espetáculo da viagem inaugural da linha ferroviária Liverpool-Manchester”<sup>73</sup>. A viagem inaugural entre Rio de Janeiro e Petrópolis, em abril 1854, a primeira no Brasil, atraiu para si todos os olhares da multidão que se fazia presente<sup>74</sup>. A velocidade daquele “monstro poderoso da ciência humana era até” aquela data “objeto de fé para o geral dos brasileiros; hoje, para grande número deles, é coisa real, já experimentada”<sup>75</sup>.

“Inaugurações, chegadas, partidas: são momentos-clímax do espetáculo em que se converte a viagem de aventuras do século XIX. Relatos jornalísticos e outros discursos contemporâneos ajudam a imprimir o clichê desse herói coletivo e anônimo, de nítida extração romântica, que assume com destemor a conquista do desconhecido”<sup>76</sup>. Esses instantes não param nas viagens inaugurais. As pequenas aglomerações estão presentes, de igual forma, nas sucessivas chegadas e partidas da máquina a vapor na estação durante o

<sup>70</sup> Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais* (1880-1925). Op. Cit. pp. 373-385

<sup>71</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. Op. Cit. p. 182

<sup>72</sup> Cf. Idem. p. 187

<sup>73</sup> Cf. Idem. pp. 23-24

<sup>74</sup> Cf. BRITO, José do Nascimento. Op. Cit. pp. 44-45

<sup>75</sup> Cf. Folhetim A Semana do Jornal do Comércio de 1 de maio de 1854, dedicado ao evento que engloba os passos iniciais dessa celebração. (citado em Idem. p.46)

<sup>76</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. Op. Cit. pp. 111-112

período em que assumiu o papel de mais importante meio de transporte na região. “A passagem do trem dava a Antenor Navarro um aspecto festivo com a movimentação de passageiros e curiosos que iam até a estação para verificar quem chegava e quem saía da cidade”<sup>77</sup>. O que tornava especial os possíveis encontros com conhecidos que traziam novidades e toda uma história da viagem relatada com entusiasmo; notícias através de jornais; outros valores que se transportavam na moda de roupas, calçados. Enfim, o espetáculo do moderno exibindo o ostentoso de um novo mundo. E esses elementos inovadores faziam daqueles instantes momentos extraordinários. “Aí de longe já avista o tanto de fumaça”. Aquele instrumento fumegante imprimia no ar o princípio do espetáculo. “Era uma coisa linda”.

A igual voz que precede esse parágrafo revela os reflexos preservados em suas reminiscências que tratam, na verdade, de imagens de encanto provocado por aquele “dinossauro resfolegante” em sua excentricidade que permaneceu na história de vida de muitos. Assim como define Aurília, arremessando-o no deleite de seu lembrar como ainda hoje permanece em sua memória: “Ainda hoje eu vejo na televisão aquele trem passar. Me lembro tanto. O trem parece um lagartão”.

O trem não estava presente apenas na cidade, se fazia presente também na vida dos habitantes do campo, especialmente os que residiam às margens da ferrovia e que assistiam costumeiramente a sua passagem. Um desses, o senhor Francisco Alves, que morava relativamente distante da sede do município e bem próximo à cacimba que abastecia a caldeira da locomotiva, revela aqueles momentos: “assisti muitas vezes, a máquina tomar água ali. Antes tinha o cacimbão, tinha o motor, tinha a caixa, tinha tudo”. As impressões fizeram-se ainda mais profundas nos encantos provocados pelo trem. E indo mais adiante revela as marcas deixadas por aquele signo: “a máquina cansou de apitar em Sousa e nós, de noite, né? Madrugada, meia noite, tudo calmo, a gente ouvia o apito dela. Era um berro da peste!”. O som estridente do seu apito prenunciava a sua passagem. O colaborador rememora a concepção que se tinha da máquina: “lá vem maria-fumaça. Chamava a máquina maria-fumaça”. A imagem que se tem do exterior se completa com as viagens: “viajei muita vez no trem, muitas vez. De primeiro quais todos os anos eu ia pro Canidé”. Contudo, o desencanto vem em seguida: “mais depois que o trem começou a dar muitas viradas, aí as pessoas ficaram com medo”. O aspecto trágico carregado simbolicamente pela máquina causa uma repulsa no homem, enchendo-o de medo.

---

<sup>77</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Inventário do tempo: memórias. Op. Cit. p. 179

Os relatos das viagens de trem feitos pelos narradores são na maioria deles elaborados com exaltações, onde ganham uma roupagem metafórica de encantos e de sobressaltos. As projeções do mecanismo principiadas pela fumaça da locomotiva parecem que vêm trazendo, cada vez que adentra a estação, na sua enigmática materialidade simbólica, um segredo onde encerra um mundo admirável. Para figurar, voltemos a fala da colaboradora que confessa o seu entusiasmo para com aquele evento: "... eita! O trem já vem! Aí de longe já avistava o tanto de fumaça. Aí ele chegava, chegando, chegando, chega dava aquela emoção. Era uma coisa linda que tinha". Esses efeitos se completam com os sons ecoados pela locomotiva e encontra no humano o poder efusivo de proclamar com eloquência as miragens. Esse mundo mágico se completa no interior do trem. Os discursos aqui explorados apresentam o poder de recriação do acontecimento entre perplexidade e encanto. E se em algum momento ultrapassam o limite de uma realidade, eles arrancam de suas experiências, que, com efeito, representam parte de suas histórias que não compete a ninguém julgá-las se não a si mesmo, o quanto todo o conjunto de matéria e espírito daquele progresso ainda ressoa nas suas reminiscências, evocando as aspirações e desejos, forças premonitórias e sonhos.

As viagens relatadas pelos colaboradores dão o que falar. O deslumbramento a que se entregavam proclamam um mundo cheio de aventuras. O senhor José Dantas participou ativamente dessas experiências e contempla-as com satisfação. Tempo em que a "maria fumaça" era constante em seu itinerário nas idas e vindas, entre a cidade e Pilões, onde morava. "E outras viagens daqui de São João pra Cajazeiras, eu ia pra fazer o ginásio em Cajazeiras". Essas ocasiões promoviam momentos de prazer: "Era muito agradável". E esses passeios não se resumiam nas poucas distâncias entre as cidades vizinhas. Se estações eram ponto de encontro, imaginemos possibilidade de ir a lugares diversos, conhecendo cidades diversas, coisas novas, e além do mais gente diferente, tanto nas paradas como dentro do próprio trem. Vejamos o que descreve a mesma testemunha acima quando em uma de suas viagens encontra com uma celebridade regional: "eu fiz também viagem daqui pra João Pessoa de trem. Inclusive fiz uma das viagens onde estava vindo de João Pessoa o bispo de Cajazeiras, é, o bispo D. Zacarias Rolim de Moura. Eu me lembro bem, ele com a batina muito preta, impecável, com aquela fita vermelha ou escarlata na cintura e com aquele solidéu na cabeça. Uma das viagens que eu fiz de Patos pra cá ele vinha no trem pra Cajazeiras, passou por aqui ou ia descer aqui em São João...".

Essas experiências durante o seu itinerário reaparecem na memória sob a forma de encanto, conduzindo-se num estado influente de primazia. Porque o protagonista descrito pela

testemunha aparece na cena sob o caráter simbólico da fé católica, um indivíduo que incorpora o sagrado e veste-se de uma autoridade para representar socialmente a igreja. E, nesse ínterim, as viagens se completam com a visão interna que se tinha durante o trem em movimento. Essas lembranças tratam dos fatos ocorridos no interior dos vagões.

Deixemos os encontros sem desembarcar desse comboio que nos leva nesse percurso de narrativas férreas. Assim como aquela visão que se tem do lado externo, dando um aspecto de maravilhas arquitetadas pela mecânica, vejamos as seduções causadas pela ilusão óptica nas imagens projetadas a partir de um trem em movimento. Das janelas, vê o espectador que o trem em sua velocidade chega a transfigurar as imagens. Em diferentes momentos o mesmo observador revela a sedução dessa irrealdade provocada em suas habituais viagens ao debruçar os olhos sobre a janela: “era muito, muito bom porque só andava a cavalo, passar a andar de trem naquele resfolegado do trem e a paisagem passando assim. Muito bonito, principalmente quando pegava a época de inverno. No tempo da seca, a coisa seca mesmo, cinzento, não dava muito gosto, muita alegria não. No tempo do inverno, não. A gente fazia refeições dentro do trem mesmo. Ficava andando de um carro para outro”.

A princípio, os reflexos das imagens-lembranças proclamam uma análise comparativa entre a tração animal e a máquina na superioridade de sua velocidade. O barulho contíguo da locomotiva confluindo-se com o som provocado pelo atrito das rodas nos trilhos, produzido numa cadência, são lembrados pelo passageiro com contentamento. Se alguém concebia como um ruído, este viajante, ao contrário, se deleita no prazer de estar sentindo ali uma sensação agradável. Ao referir-se a paisagem, contempla-a em dois planos, definindo-a em agradáveis e desagradáveis. De um lado, o verde das ramagens entremeadas de um colorido de flores, de uma presença de aves no espaço percorrido, vem provocar no espectador a agradável sensação de um momento festivo. De outro, esse percebe durante o período de estiagem a que transmite a sensação de uma monotonia que pairava na cinza da nudez da vegetação.

Semelhante pensamento está presente na fala da senhora Orcina Pires, a qual remonta esse passado na abertura dessa segunda parte. O encanto vem da natureza que ia sendo enquadrada pelas janelas: “quando eu viajava, eu gostava de observar a paisagem, aquelas serras, achava muito bonito”. O que, na verdade, impressiona a nossa depoente é a forma como as imagens externas poderiam ser observadas a partir do interior daquele transporte. A paisagem passava a ser contemplada de uma forma dantes nunca vista.

“Muita gente se punha na janela vendo a carreira do transporte, vendo o mato caindo. Naquele tempo corria muito”. Esses quadros remontam-se diferentemente na percepção do

senhor Leocádio. Os seus olhos detectam os objetos em movimento como se transfigurassem na sua miragem. É dessa forma que ele revela acima. Aqui, a velocidade atingida pelo trem faz com que as paisagens enquadradas pelas janelas formem imagens múltiplas, produzidas ininterruptamente, como se fossem fotografias em movimento, passadas ligeiramente. Levando a uma dispersão/fragmentação da paisagem. Nesse caso, a remontagem do espectador é provocada por uma ilusão de óptica<sup>78</sup>. A vegetação, para o observador, é quem está em movimento e não o comboio que o conduzia.

Ainda em outra fala de seu José Dantas, com referência ao deslumbramento causado pela locomotiva, emerge as lembranças de viagens que fazia entre o distrito de Pilões e a cidade de São João, um ramal feito para o transporte de máquinas pesadas e materiais para a construção do açude daquele distrito. Desses tempos, uma imagem lhe é peculiar: “vi também a retirada da máquina velha. A maria-fumaça que deixaram em Pilões. (...) E o velho Pedro Preto era um vigia que percorria toda a bacia de Pilões. (...) e então, como uma homenagem a Pedro Preto, o maquinista, quando foi retirar a máquina, ficou apitando como quase chamando Pedro Preto, apitando seguidamente. Eu me lembro dessa retirada da máquina velha. E outras máquinas, eu não me lembro”.

Enfim, todos esses encantamentos e sobressaltos manifestados, seja do interior, seja do lado externo, soam num tempo contextualizando-se com o mundo. “As impressões que teve, de resto comuns à sensibilidade da época, sugerem a força do impacto cultural desencadeado por aqueles novos artefatos de ferro. (...). No vasto e intrincado painel que se desenhava em torno das novas relações entre técnica e sociedade, os efeitos de uma ilusão de ótica generalizada percorriam povos e países, dominavam o olhar das multidões, faziam-se sentir nos veios mais recônditos do tempo”<sup>79</sup>.

Ilusionismo produzido pelo espetáculo do moderno e reproduzido por aqueles que viveram tais experiências, descortinando a profunda influência desses fenômenos na cultura daqueles homens. Penso que, esses filamentos contidos no universo dos sujeitos são, na realidade, prospectos de um novo mundo, que foi sendo modelado de acordo com os modernos valores que iam sendo absorvidos. Os encantos e as perplexidades promovidos pelo poder da mecânica de causar irrealidades ampliaram a possibilidade do humano recriar paraísos. As testemunhas de viagens retratam esse poder, o que infere até onde os novos elementos constituíram um outro sujeito.

---

<sup>78</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. Op. Cit. pp. 24-25

<sup>79</sup> Cf. Idem. p. 24

Não somente esses arqueólogos do passado elaboram em seus discursos um mundo encantador. Semelhante imagem é produzida pelas fotografias. Esse recurso torna visível, a partir de um mergulho profundo nas minúcias de cada uma delas, isoladas e muito mais numa ação comparativa, fazendo reflorescer o que estava latente. Nelas podemos encontrar vida e morte, não início e fim, mas construções e desconstruções, repousos e continuidades. “Uma fotografia vale mil palavras”. São visões múltiplas que elegem objetos diversos na sua complexidade<sup>80</sup>. Desde a cidade em sua nudez, natureza quase morta, do silêncio das ruas às decantadas multidões, em vários momentos que aparecem como o outro lado da cidade. Apresentando a urbe em festa. Cada fragmento desses, mesmo que consideremos como momentos interrompidos, latejam em sua plenitude histórias apagadas da cidade e do povo.

Assim também, cada um dos colaboradores elabora imagens da cidade que encontram ecos em outras fontes e correspondem-se mutuamente. “Do correio pra lá só tinha, eu alcancei, velame e pião”. Aqui a urbe repousa em sua pequenez e em seu entrelaçamento com o campo. Esse passado não é o mesmo para o senhor José Dantas. Quando pergunto sobre sua relação com a cidade ele reconhece o seu pouco contato com São João: “eu digo a você, a primeira vez que eu vim aqui foi em 1940. Vim num caminhão de Zé Noca, (...), deixamos o caminhão ali no grupo escolar, pra lá um pouco. Descemos. Aí eu saí olhando assim, fiquei admirado com aqueles postes de madeira, aqueles braços de luz, postes bem trabalhado. Aí eu achava que era uma cidade maravilhosa, fiquei admirado, encantado mesmo”. Quando proclama o encantamento que sentiu quando viu a cidade pela primeira vez, o colaborador recorre a um signo do moderno para dar-lhe essa configuração.

Por fim, os colaboradores conduzem os eventos numa comunicação constante entre passado e presente, dando um caráter comparativo entre estes dois tempos. Quando encontram certas instabilidades no tempo em que se situam, recorrem à época em que a juventude lhes garantia um espaço social. É o caso de seu Francisco Alves quando alude à religião como instrumento formador da sociedade: “eu alcancei o tempo que no Araçá, viração, pra todo canto ali nunca fartava uma novena nas casas. (...) Mais era tudo de respeito”. Os encontros para as orações eram de uma elevada importância para todos. A sociedade dos dias de hoje está, para ele, desprotegida de uma certa integridade. A moral e a ética foram esfaceladas perante a principal instituição formadora do indivíduo. Os seus princípios zelam por um mundo estável.

---

<sup>80</sup> Cf. Jean Keim citado em KOSSOY, Boris. Op. Cit. p. 116

Dona Orcina também faz emergir uma outrora, que para ela, foi muito mais expressiva, significativa e cheia de júbilo: “São João foi muito animado. Hoje o povo não se comunica mais, parece que é povo da capital”. Denuncia a morte de uma relação social saudável que encontrava vida na pequena comunidade. Para a colaboradora, o individualismo se faz expressivo na atualidade e as velhas regras sociais estão corrompidas. Em seguida reafirma: “hoje não tem mais respeito”. E recorre a época de sua juventude como tempo em que, para ela, a relação social era regida por certos princípios éticos e morais: “eu gostava mais do meu tempo de moça do que de hoje”. Desvelar as particularidades de cada um seria melhor para entendê-los, o que seria muito complexo. Na concepção desses leitores do passado, hoje a *multidão humana* situa-se desnorteada num mundo de tantas incertezas, que mais parece está realmente próximo ao apocalipse. Uma época onde o único preceito é transgredir as regras, postergar as normas estabelecidas. Uma sociedade onde os mais velhos não são mais vistos pela sociedade como fontes de sabedoria.

Estes sábios que, na verdade, guardam em si um arsenal de sabedorias retidas de experiências próprias, tem muito a contribuir para com a história. Todavia, onde essas narrativas orais encontram ressonância para evidenciar uma realidade? Não tão distante, as informações de cada um dos colaboradores, aqui inseridos, ressoam valores, vivências que encontram em suas singularidades uma forma de expressar do seu mundo. Mesmo os relatos sendo únicos, eles ganham o caráter de valor porque são arrancados de “um lugar social”. Dona Orcina, que veio morar na cidade a partir dos seus oito anos, constrói uma imagem da cidade recompondo cada rua porque era seu ambiente cotidiano. Foi a oportunidade de estudar que lhe assegurou a formação de professora durante grande parte de sua vida no grupo escolar Joaquim Távora. Há na sua narrativa um discurso polido que vem de encontro com a sua formação profissional.

Semelhante discurso é produzido por nossa colaboradora Aurília. Esta lembra grande parte dos eventos ocorridos na urbe. Mudou-se do campo ainda criança na expectativa de encontrar na cidade a oportunidade de construir um saber. E com satisfação descreve sua carreira estudantil. “Comecei a estudar em 1937, aí eu fiz o primário. Depois eu freqüentei um externato, mas durou pouco esse externato. Acabou-se logo, não teve progresso não”. Os fragmentos de sua vida revelam algo de importante da história social. Percebe-se oculto em sua fala a ausência de uma instituição educacional mais sólida que se comprometesse com a formação de uma sociedade mais voltada às letras. A que se atribui a razão dessa ausência? Essa questão envolve uma discussão profunda que toma os rumos de uma outra pesquisa.

“Depois eu estudei com o professor Anésio Leão... era um poeta, era um professor”. Essa referência enfatiza ainda mais o valor que dava à educação. “Depois foi que eu vim estudar mesmo de verdade, aqui na cidade”. A universidade lhe abriu novos horizontes dentro de sua vida. Dessa forma se consolidou a sua intensa participação na história da educação daquela cidade.

Seu Francisco Paizinho participou da vida citadina em tempos alternados, pois parte de sua vida residiu no campo. As suas imagens estão ligadas às épocas que esteve morando no centro urbano, mantendo-se junto de seus pais.

Sem intenção alguma, determinados colaboradores revestem os seus discursos de um tom eloqüente, enquanto outros encontram no *épico* a forma mais interessante de expressar os eventos e dar-lhes sentido. Essa retórica é parte do discurso de alguns que se ancoram nesse recurso para desvencilhar-se de um estado de coisas em movimento, o sair de uma realidade para embarcar num mundo onde sonhos, desejos e aspirações existem como recursos para viver. Seu Francisco Paizinho afirma: “ainda lembro, pode faltar alguma coisa mais eu ainda me lembro de um bocado de coisa”. Esses construtores de uma história tecem uma teia formada por uma imbricação de valores. São princípios que o fazem cidadão para agir como ator dentro da sociedade.

Numa linguagem metafórica, vejo que, cada um dos colaboradores entoa a partir do seu mundo e como maestros comandam cada um a sua orquestra. As singularidades fornecem as diferenças que se mostram.

Revelações e silêncios são percebidos durante as entrevistas. Percebemos quando sintetizam o momento lembrado ou recuam quando as lembranças afloram inesperadamente. Nesse momento, ela é conduzida numa espécie de desencanto. Em seus discursos há uma rede intrincada de sonhos, desejos e aspirações. Podemos figurar essa idéia como o exemplo seguinte. Ao observar uma fotografia da praça da matriz, Aurília relembra a sua mãe: “aí era a porta. Da segunda janela ela assistia a missa. Não tinha árvore, não tinha nada nessa praça. Ela (a janela) ficava igualzinha com o altar-mor. Aí ela via quando o padre levantava Deus, quando assistia a missa. (...) ela chorou quando começaram a fazer essa rodoviária. Também, ela morreu logo”. A edificação da estação rodoviária veio bloquear toda a visão que se tinha da igreja a partir da residência dessa colaboradora. A morte de sua mãe foi, para ela, o resultado de um descontentamento.



Como a colaboradora acima, outros lacrimejam suas decepções passadas na vida, seus encantos terminados em desencantos. De maneira semelhante, outros se silenciam e de forma digressiva avançam para alguma outra época de sua existência. Contudo, todos eles deixam clara a necessidade que tem o homem de encantar-se e se desencantar.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, como o leitor pode observar, procurou-se discutir basicamente três questões. Na primeira, voltada à questão das tramas político-econômica, tento compreender os discursos que defendiam o advento da ferrovia no vale do rio do Peixe. Nas duas seguintes faço uma discussão sobre a alteração sofrida pelo setor urbano e as novas práticas culturais impulsionadas pelos signos do moderno durante o período que se estende de 1918 a 1964. Se o discurso político favoreceu em grande parte o traçado da ferrovia pela cidade de São João. A dobradinha trem de ferro/algodão funcionou como uma alavanca para o desenvolvimento econômico local. Todavia, isso não é tudo, o trem de ferro cumpriu também outros papéis para além da ordem econômica.

As transformações ocorridas com a chegada desses signos modernos revelam um novo cotidiano em São João do Rio do Peixe. Práticas inovadoras contribuíram para um pensar diferente, novas sociabilidades/sensibilidades, novos ritmos sociais etc. As transformações redefiniram o mapa urbano da cidade. Penso muito mais no impacto provocado pelos elementos modernos que iam se inserindo no espaço, relativizando a sua dimensão e as suas relações com os grandes centros. A introdução de novas práticas no meio social veio redefinir conceitos, constituir novos saberes e fazeres.

Percorrido esse caminho, vê-se a importância de informar que esse olhar para a história, é antes de tudo um pensar possibilidades, o debruçar numa leitura que venha descortinar horizontes sobre um passado da cidade. As idéias apresentadas neste trabalho são mais que um pensar traços da vida moderna na cidade de São João do Rio do Peixe dentro da época delimitada, como uma discussão nascente para outros trabalhos.

O descortinar do passado traz em seu veio a possibilidade de um fazer história múltipla, revelando a existência de variedades de temas que se escondem sejam nas fotografias, nas fontes orais ou mesmo nas escritas. Esse passado ecoa no recôndito do velho porão, onde raros sujeitos imaginam estar uma jóia rara.

Em termos gerais, as transformações ocorridas a partir da infiltração do moderno na cidade de São João, trazem a luz outras questões que poderão ser pesquisadas e discutidas futuramente. Para tanto, é necessário que olhemos com um senso crítico para os documentos que são favoráveis à escrita dessa Nova História.

## BIBLIOGRAFIA

### a) Questões de Teoria e método

ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz. Um leque que respira: a questão do objeto em história. In: BRANCO, Guilherme Castelo; PORTOCARREIRO, Vera (orgs.). *Retratos de Foucault*. Rio de Janeiro: NAU, 2000. pp. 123-125

ARANHA, Gervácio Batista. A história renovada: a emergência de novos paradigmas. In: *saeculum-revista de história*. João Pessoa, nº 4/5, p. 41-73, dez. 2000.

BALANDIER, George. *O Contorno: Poder e Modernidade*. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 1997.

BENJAMIN, Walter. O narrador. In: *Textos escolhidos: Walter Benjamin, Max Horkheimer, Theodor W. Adorno, Jürgen Habermas*. Traduções de José Lino Grünnewald...et al. São Paulo: Abril Cultural, 1980. (Os Pensadores).

\_\_\_\_\_. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. 7 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. (Obras escolhidas; v.1)

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

\_\_\_\_\_. (org.). *Simone Weil: a condição operária e outros estudos sobre a opressão*. 2 ed. rev. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

BOUTIER, Jean; JULIA, Dominique. Introdução: em que pensam os historiadores? In: \_\_\_\_\_. *Passados recompostos: campos e canteiros da história*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/FGV, 1998.

BRESCIANNI, Maria Stella M. História e historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar de (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 2 ed. São Paulo: Contexto, 1998.

CORRÊA, Carlos Humberto P. *História oral: Teoria e técnica*. Florianópolis: UFSC, 1978. 91 p.

DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.

- ELIAS, Nobert. *Sobre o Tempo*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.
- FICO, Carlos. Algumas anotações sobre historiografia, teoria e método no Brasil nos anos 1990. In: GUAZELLI, César Augusto Barcellos et al. *Questões de teoria e metodologia da história*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRS, 2000.
- HOBBSAWM, Eric. *Sobre história: ensaios*. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- JOUTARD, Philippe. História oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Jnaína (org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.
- KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais na investigação da história social. In: *Projeto História: revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP*, nº 22 (1981). São Paulo: EDUC, 2001. p. 79-104.
- KOSSOY, Boris. *Fotografia e História*. 2 ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Tradução de Irene Ferreira et al. 4 ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1996.
- LEITE, Miriam Moreira. Fotografia e História: passagem do único para os múltiplos. In: *Retratos de Família: Leitura da Fotografia Histórica*. São Paulo: Edusp, 1993. (p.81-110).
- LIMA, Elizabeth Christina de Andrade. Os labirintos de um novo olhar. In: OLIVEIRA, Francisca Bezerra de; FORTUNATO, Maria Lucinete (orgs.). *Ensaio: construção do conhecimento, subjetividade, interdisciplinaridade*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2001. pp. 51-65
- MAROTA, Cláudia Otoni de Almeida. *O que é história das mentalidades*. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. *Manual de História Oral*. 2 ed. São Paulo: Edições Loyola, 1998.
- PAULA, Jeziel de. Imagens contraditórias. In: \_\_\_\_\_ *D34m 1932: imagens construindo a história*. Campinas/Piracicaba: Editora da Unicamp/ Editora Unimep, 1998. (coleção tempo & memória)

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: *Estudos históricos 3, memória*. Rio de Janeiro, 1989.

PRIORÉ, Mary Del. História do cotidiano e da vida privada. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. pp. 259-274

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1992.

THOMPSON, Paul. *A Voz do Passado: História Oral*. Tradução de Lólio Lourenço de Oliveira. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. 385 p.

VAINFAS, Ronaldo. História das mentalidades e história cultural. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. pp. 127-162.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Tradução de Alda Baltar e Maria Auxiliadora Kneipp. Brasília: Ed. da UnB, 1982.

## b) Geral

ARANHA, Gervácio Batista. As estações de trem no norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930). In: XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. *Anais eletrônicos...* João Pessoa: UFPB, 2003. CD-ROM.

BRITO, José Nascimento. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.

CUNHA, Euclides. *Os sertões: campanha de Canudos*. 37 ed. Rio de Janeiro, F. Alves, 1995

ELIAS, Nobert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Tradução de Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994. v. 1

FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília INL, 1977.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

ROSSI, Eliane Pimenta Braga. *Elettricidade: um caminho para a modernidade*. XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. *Anais eletrônicos*. João Pessoa: UFPB, 2003.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981. Coleção estudos históricos.

### c) História paraibana e regional

ALMEIDA, Horácio. *História da Paraíba*. 2 ed. João Pessoa: Editora Universitária, 1978.

ALMEIDA, José Américo de. *A Paraíba e seus problemas*. 3 ed. João Pessoa: A União, 1980.

ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*. In: Ó, Alarcon do; SOUZA, Antônio Clarindo Barbosa de; SOUZA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de et al. *A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural*. João Pessoa: Idéia, 2003.

\_\_\_\_\_. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)*. Mestrado em sociologia rural. Campina Grande-PB: UFPB, 1991.

\_\_\_\_\_. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese (doutorado em História). Universidade Estadual de Campinas, Campinas – SP, 2001. 461.p.

CARTAXO, Rosilda. *Barra do Juá*. João Pessoa: 1975.

\_\_\_\_\_. *Estrada das boiadas*. João Pessoa: NOPIGRAL, 1975.

\_\_\_\_\_. *Mulheres do Oeste*. s.l. Halley S. A. Gráfica e Editora. s.d

CARTAXO, Otacílio. *Os Caminhos Geopolíticos da Ribeira do Rio do Peixe*. João Pessoa: A UNIÃO, 1964.

COSTA, Antonio Assis. *A(s) Cajazeiras que eu vi e onde vivi*. João Pessoa: Progresso, 1986.

FERRAZ, Augusto. *Além do rio: uma fotografia da paisagem urbana, Sousa-Paraíba*. Sousa: AGT, 2004.

GALVÃO, Rubismar Marques. *Algodão, ferrovia e urbanização no Oeste paraibano*. In: *Ciência Histórica Revista do Departamento de História do centro de Ciências Humanas Letras e Artes da UFPB*. João Pessoa: Ano 1, jan/mar.1986, (p. 37-60).

- GONÇALVES, Regina Célia; LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira; LAVIERI, João et al. *A Questão Urbana na Paraíba*. João Pessoa: Ed. Universitária/ UFPB, 1999. 74 p. v. 3
- GUERRA, Severino Fernandes. *Navarrenses Ilustres*. Fortaleza: IOCE, 1986.
- LEAL, José. *Itinerário da história da colonização da Paraíba aos nossos dias*. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1989.
- LEITÃO, Deusdedit. Arquivo particular. v. 3
- \_\_\_\_\_. *Inventário do Tempo: memórias*. João Pessoa: Empório do Livro, 2000
- MARIZ, Celso. *Evolução econômica da Paraíba*. 2 ed. João Pessoa: União, 1978.
- OCTÁVIO, José. (Org.). *A Paraíba das origens à urbanização*. João Pessoa: UFPB/FUNAPE/ Fundação Casa de José Américo, 1983
- PIRES, Pe. Heliodoro. *Padre Mestre Inácio Rolim: um trecho da colonização do norte brasileiro e o Padre Inácio Rolim*. 2 ed. atualizada. Teresina: Gráfica Editora Grupo Claudino, 1991.
- RODRIGUEZ, Walfredo. *Roteiro sentimental de uma cidade*. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1994.
- SILVA FILHO, Osmar Luis. Imagens das cidades: oralidade, memória e história. *Revista Eletrônica de História do Brasil*. Juiz de Fora: UFJF, v. 2, n. 1, jan./jun. 1998.
- SOUSA, Antonio José. *Apanhados históricos, geográficos e genealógicos do Grande Pombal*. João Pessoa: Gráfica Comercial, 1971.
- SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de. Cristino Pimentel: cidade e civilização em crônicas. In: AGRA DO Ó, Alarcon et alli. *A Paraíba no império e na república: estudos de história social e cultural*. João Pessoa: Idéia, 2003. pp. 133-184
- TARGINO, Itapuan Botto. *O centro histórico de São João do Rio do Peixe*. João Pessoa: Idéia, 2002.
- \_\_\_\_\_. *Patrimônio Histórico da Paraíba 2000 – 2002*. João Pessoa: Idéia, 2003. 302 p.
- TAVARES, João de Lira. *Apontamentos para a história territorial da Paraíba*. Edição Fac-similar. [S.L.: s.n.]1982. Coleção MOSSOROENSE. v.CCXLV



**d) Fotografias**

Fotografia 1. Igreja Matriz e cruzeiro. 1924. p & b; 10 x 15

Fotografia 2. Multidão em expectativa na primeira visita de Frei Damião. 1936. p & b;  
10 x 15

Fotografia 3. Evento fúnebre do sacristão José Henrique Sobral. 1931 p & b: 10 x 15

Fotografia 4. Grupo Escolar Joaquim Távora e pç. Pe. Sá. Década de 1940. p & b; 10 x 15

Fotografia 5. Praça Pe. Sá. 1950. p & b; 10 x 15

Fotografia 6. Praça da matriz, [ca. 1952]. p & b; 7 x 10

Fotografia 7. Praça da matriz, [ca. 1955]. p & b; 10 x 15

Fotografia 8. Inauguração da luz elétrica, 1934. p & b; 10 x 15

Fotografia 9. Inauguração de chafariz. 1956-1960. p & b; 10 x 15

Fotografia 10. Caixas d'água e estação ferroviária, década 1950. p & b; 10 x 15

Fotografia 11. Locomotiva como fundo fotográfico, década 1950. p & b; 10 x 15

Fotografia 12. Procissão de N. S. de Fátima: celebração da aposição do galo  
capela de S Francisco. Década 1950. p & b; 10 x 15

**e) Fontes orais**

ALEXANDRE, Francisco Alves. Entrevista concedida ao autor. São João do Rio do Peixe, 14 jan. 2005.

DANTAS, Aurílea Breckenfeld. Entrevista concedida ao autor. São João do Rio do Peixe, 28 abr. 2004.

MILFONT, Orcina Pires. Entrevista concedida ao autor. São João do Rio do Peixe, 8 set. 2004.

NASCIMENTO, Leocádio Avelino do. Entrevista concedida ao autor. São João do Rio do Peixe, 12 dez. 2004.

PEREIRA, Francisco Alves. Entrevista concedida ao autor. São João do Rio do Peixe, 7 maio 2004.

PINHEIRO, José Dantas. Entrevista concedida ao autor. São João do Rio do Peixe, 28 jan. 2005.

REIS, Nilda Cartaxo. Entrevista concedida ao autor. João Pessoa, 14 set. 2004.